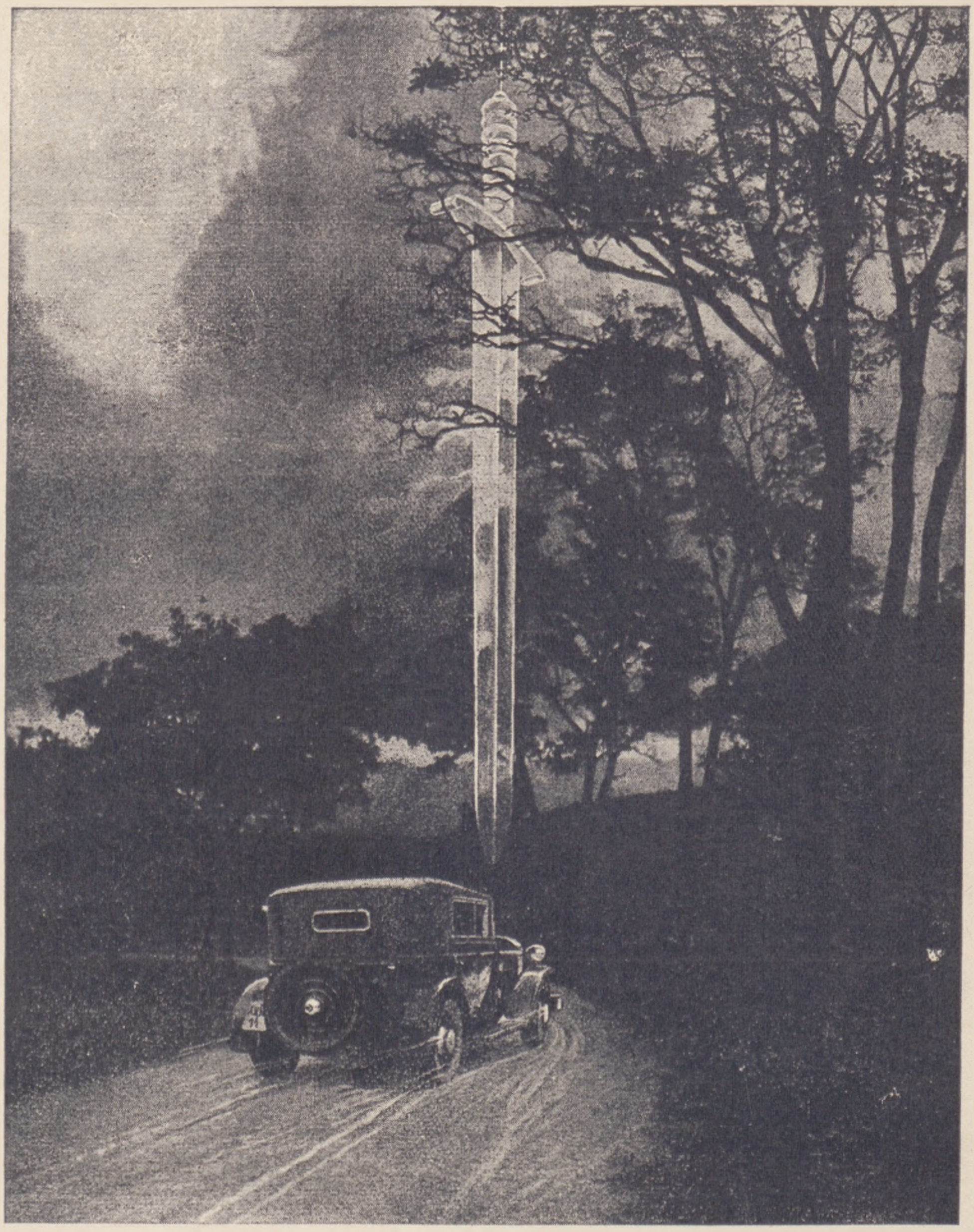
TURYSTA i AUTO

cena 60 gr.

Rok I. Nr. 2. Dnia 15 października 1933 r.



MOST KS. PONIATOWSKIEGO W WARSZAWIE



Miecz Damoklesa nad automobilistą!

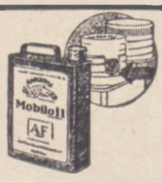
Defekty i naprawy — to wrogowie ekonomicznej eksploatacji pojazdu mechanicznego — to stale grożący miecz Damoklesa!

Więcej niż połowę wszystkich defektów, a temsamem napraw przypisać należy stosowaniu małowartościowych lub niewłaściwych olejów samochodowych.

Można złamać ostrze tego miecza i usunąć grożące niebezpieczeństwo, unikając zakupu t. zw. „tanich“ olejów niepewnego pochodzenia i wątpliwej jakości!

GARGOYLE MOBILOIL z plombowanych blaszanek przyczyni się do zwiększenia sprawności i pewności ruchu pojazdu oraz zmniejszenia kosztów utrzymania i napraw.

Zważajcie na nieuszkodzoną plombę!



Gargoyle Mobiloil

ZAREJ. MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE-WARSZAWA

TURYSTA i AUTO

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

PISMO MIESIĘCZNE ILUSTROWANE

Pod redakcją K. M. Kałczyńskiego. Kier. Administr. Stefan Kulesza

Redakcja i Administracja: Warszawa, Kredytowa 5. Telefon 203-45.

Warunki prenum.: rocznie Zł. 6.50, półroczn. 3.50, kwart. 1.80

Ceny ogłoszeń: za całą stronę okładki lub w tekście zł. 700, za 1/2 strony 360, za 1/4 zł. 180, za 1/8 zł. 90, za 1/16 zł. 45.

NR. 2. WARSZAWA, DNIA 15 PAŹDZIERNIKA 1933 R. ROK I.

JAN PIOTROWSKI

NIEMIANOWANI AMBASADOROWIE

Ludzka to rzecz marzenie o dalekich podróżach — i chociaż wiemy, że „nawet w Paryżu nie zrobią z owsa ryżu", chociaż Jego Królewska Mość Kryzys w dalszym ciągu całym światem włada — zawsze i w każdym kraju znajdują się gromadki upartych śmiałków i szczęściarzy, którzy przebrną poprzez zapory wiz i opłat paszportowych i wydostaną się na szerokie światowe gościńce...

Towarzyszymy im w tej podróży.

Oto minęliśmy już polski urząd celny i zatrzymujemy się na pierwszej stacji po stronie czeskiej. Warto wpaść do bufetu i odświeżyć usta kufelkiem wyśmienitego pilznera. Trącamy się, pijemy — a zewsząd słychać głosy, chwalące ten przedni trunek:

— Co za piwo! Ach, co za piwo! Nasze polskie lury nie umywają się nawet do tego boskiego nektaru! Wogóle — u nas — — — !

Tu następuje wielce wymowne machnięcie ręką, lub wzgardliwe wzruszenie ramion. Patrzą na to poczciwe „pepiczki", słuchają, kiwają głowami i uśmiechają się jakoś dziwnie na widok tak osobliwej „polskiej propagandy"...

Niestety, na piwie świat się nie kończy. Wracamy do wagonu i pędzimy dalej. A nic tak, jak wspólna podróż, nie zbliża ludzi. Więc zawieramy przelotne znajomości z obcokrajowcami, sąsiadami z jednego przedziału wagonu lub przy table d'hocie, mieszkańcami tego samego hotelu lub pensjonatu, albo wreszcie uczestnikami wspólnej wycieczki. Gawędzimy z nimi o tem i owem — podobnie, jak mickiewiczowski Hrabia gawędził z Telimeną:

> ...Zaczęli więc rozmowę o niebios błękitach,
> Morskich szumach i wiatrach wodnych i gór [szczytach,
> Mieszając tu i owdzie, podróżnych zwyczajem,
> Śmiech i urąganie się nad ojczystym krajem.

Bo prawie zawsze rozmowa schodzi w pewnej chwili na temat Polski. Cudzoziemiec, dla którego najczęściej jesteśmy czemś egzotycznem, przez prostą kurtuazję, lub pragnąc wzbogacić swój zasób wiadomości, ciągnie nas za język...

Sami zresztą bardzo chętnie wekslujemy w tę stronę. W okresie powstaniowym kursowała o nas po całej Europie następująca anegdota. Zdarzyć się miało kiedyś, że przedstawiciele trzech narodowości — Francuz, Niemiec i Polak — podjęli się napisania rozprawy na temat słonia. Lekkomyślny Francuz w dowcipnym, skrzącym się od kalamburów i aforyzmów feljetonie, opisał życie miłosne tych największych współczesnych czworonogów. Sumienny i drobiazgowy Niemiec opracował wielotomowe dzieło p. t. „Związek pomiędzy długością trąby a długością ogona u słoni afrykańskich". A Polak? Polak machnął płomienną rozprawę p. t. „Słoń — a sprawa polska". A uczynił to dlatego, że patrzył na świat, na wszystkie jego zjawiska, poprzez swoją tęsknotę do Polski Niepodległej — że sprawę tę uważał za najważniejszą, nawet za jedynie ważną, że stał się poprostu manjakiem swej miłości do Ojczyzny.

I my, potomkowie tego Polaka, lubimy mówić z cudzoziemcami o Polsce. Lecz — uderzmy się w piersi! — czy wszyscy jesteśmy do tych rozmów bodaj powierzchownie przygotowani? Czy posiadamy dostateczny zapas wiedzy o Polsce współczesnej, czy wymierzaliśmy dokładnie drogę, jaką przebiegła od chwili swego wyzwolenia po dzień dzisiejszy? Z rumieńcem wstydu przyznać musimy, że niewielu z nas posiada bodaj elementarne kwalifikacje na przygodnych ambasadorów, którzy mogliby reprezentować swój kraj na terenie zagranicznym.

Nie przyznajemy się jednak do tego — o, nie! — lecz chętnie otwieramy upusty naszej elokwencji. Dobrze jeszcze, jeżeli ograniczamy się do tematów artystycznych, obyczajowych, lub do pełnych przekonania i praktyki zachwytów nad zaletami naszej kuchni. Zazwyczaj jednak nasz obcokrajowy rozmówca nie poprzestaje na tem i wciąga nas w sprawy społeczne, gospodarcze i polityczne. Odpowiedzialny to teren — lecz wkraczamy nań z całem rozbrajającem zaufaniem

i podziwu godną pewnością siebie. Bo jakże tu pominąć okazję do wypłakania się w obcą, a tak zgrabnie skrojoną kamizelkę. Więc — temu przypinamy łatkę, na innym nie zostawiamy suchej nitki, szukamy dziury w całem, wieszamy całe sfory psów na przeciwnych obozach, wyrokujemy w najważniejszych zagadnieniach z perspektywy naszego własnego ciasnego podwórka.

Jakby dla kontrastu przypominam sobie pewną scenkę, której byłem naocznym świadkiem. Działo się to w neutralnej Szwajcarji, zaledwie w kilka dni po podpisaniu Traktatu Wersalskiego. Tak się jakoś złożyło, że wagon, do którego wsiadłem, pełen był Francuzów i Wodeńczyków (mieszkańców Kantonu Vaud), którzy radośnie i głośno omawiali wypadki ostatnich dni. Co chwila krzyżowały się zdania, pełne ostrego potępienia dla zwyciężonych Niemiec. Jeden jedyny podróżny nie brał przez czas pewien udziału w rozmowie — lecz w pewnej chwili, w momencie najgorętszej dyskusji, wstał, ukłonił się grzecznie i rzekł:

— Panowie pozwolą... jestem Niemcem. Słyszałem, jakiemi zarzutami obarczacie moją ojczyznę, mój kraj, i mój naród. Mam nadzieję, że panowie pozwolą mi teraz sprostować niektóre wasze nieścisłe informacje.

I — sam jeden przeciw kilkudziesięciu towarzyszom podróży — wystąpił w obronie przegranej sprawy niemieckiej. Słuchano go niechętnie, z trudem powstrzymując uśmiech ironji. Ale słuchano go z szacunkiem. Bo każdy, kto prawdziwie kocha swoją własną ojczyznę, zrozumie i oceni miłość ojczyzny w sercu przeciwnika, a nawet wroga...

Wszędzie, gdziekolwiek zetknie się Polak z cudzoziemcem — czy w kraju, czy też poza jego granicami — pamiętać winien o tem, że od zetknięcia tego zależy bardzo wiele — i że jest on w tym wypadku jakby niemianowanym przedstawicielem swego kraju.

Doskonale rozumieją to inne narody. Czas najwyższy, abyśmy i my to zrozumieli.

Co należy ulepszyć w organizacji pociągów popularnych?

Wnioski na przyszły sezon turystyczny

Delegatura Śląska Polskiego Touring Klubu wniosła do Ministerstwa Komunikacji memorjał, w którym podaje swoje wnioski w sprawie pociągów popularnych. Oto jakie wnioski nasunęły się naszej Śląskiej organizacji.

Sezon wiosenno-letni w bież. roku ukończył się i warto obecnie omówić jego rezultaty pod względem turystycznym i komunikacyjnym, aby na przyszłość uniknąć pewnych błędów zasadniczych, szkodliwych tak dla turystyki, jak i dla kolei.

Pociągi popularne dotychczas dzieliły się na dyrekcyjne, turystyczne i na „zamówione". Co do pociągów „turystycznych" organizowanych z inicjatywy władz kolejowych, to należałoby życzyć większej koordynacji zamierzeń tych władz z towarzystwami turystycznemi, którym łatwiej wybrać jest właściwy cel podróży, łatwiej zorganizować opiekę nad podróżnymi i spełnić zadanie krajoznawcze. Do władz kolejowych należałby odpowiedni dobór obsługi pociągu i wagonów, szybki przewóz, ustalenie godzin odjazdu i przyjazdu i t. d. Praktyka wykazała, że tylko ścisła współpraca kolei z tow. turystycznemi daje dobre rezultaty, zapewnia dochodowość i przyczynia się do ożywienia ruchu turystycznego.

Natomiast doświadczenie z pociągami „na zamówienie" dało złe rezultaty. Organizowały je grupy lub organizacje nic z turystyką nie mające i często szmuglujące pasażerów nie w celach turystycznych, lecz wprost kupieckich, czy handlowych. W wielu wypadkach grupy takie nie mogły zapewnić wystarczającej liczby pasażerów i woziły osoby, które w celach bynajmniej nie turystycznych, czy patrjotycznych jeździły za tańszemi biletami, odbierając tem samem kolei normalny zysk taryfowy.

Już lepiej, by grupy takie zwracały się do towarzystw turystycznych, któreby zapewniły odpowiednią organizację i należyty dobór członków wycieczki. Przecież właśnie towarzystwa turystyczne powołane są do popierania i ożywiania ruchu turystycznego, odpowiedzialne za swą działalność przed władzami i opinją publiczną.

Dalszemi wnioskami, które nasuwają się po ukończonym sezonie, to uproszczenie wydawania pozwoleń na pociągi popularno-turystyczne organizowane przez tow. turystyczne. Pozwolenia takie Min. Komunikacji powinno wydawać conajmniej na około 12 dni przed odejściem, ażeby przyspieszyć ustalenie rozkładu jazdy przez poszczególne dyrekcje kolejowe i rozreklamowanie wycieczki na 7 — 8 dni przed jej rozpoczęciem. Tow. turystycznemu trudno jest w ciągu 4 dni zorganizować pełną obsadę pociągu i sprzedać wszystkie bilety.

Również baczyć należy, aby jednego dnia nie było nadmiaru pociągów popularnych i to w jednym kierunku. Uniknąć tego najłatwiej przy ścisłem współdziałaniu i porozumieniu władz kolejowych z organizacjami turystycznemi.

Silnym hamulcem w działalności towarzystw turystycznych była sprawa kaucji. Te jedyne, szczerze popierające turystykę organizacje, przysparzające kolei dzięki swej ruchliwości obrotów, narażone były na poważne koszty lub utratę licencji, gdy niedopisała pogoda albo gdy pozwolenie przyszło zbyt późno, aby rozsprzedać wszystkie bilety. Prawo odwołania pociągu na 24 godziny przed terminem odjazdu, ochroni przecież kolej od kosztów ustawienia pociągu, a umożliwi ponowienie wycieczki w późniejszym terminie, co z powodu zbyt wielkiego ryzyka dla tow. turystycznego nie dało się urzeczywistnić. Po za tem tow. turystyczne winno mieć pozwolone liczenie kosztów organizacyjnych przy pociągach 1 lub 2 dniowych w wysokości 1 zł. poza wydatkami rzeczowemi i programowemi wycieczki. Przy wycieczkach dłuższych koszty te winne być wyższe o 50%. Byłby to przywilej, któryby zachęcał, zresztą przeważnie niezawodnie te towarzystwa do tem żywszej działalności. Jeśli organizacje te przez tyle lat bezskutecznie walczyły o pociągi popularne i wreszcie zamiary ich wcieliły się w czyn, to nie znaczy to bynajmniej, że zwyciężyło zmniejszenie się dochodów kolei, lecz że zrozumiano konieczność szerokiego popierania turystyki nietylko ze względów dochodowych kolei, lecz również ze względu na interes publiczny, społeczny, gospodarczy i zdrojowiskowy. Kwestja rozwoju turystyki w Polsce jest bardzo ważna i wymaga szerokiego poparcia.

Również pewnym zmianom musi ulec kwestja rozrachunków tow. z koleją w kierunku przyspieszenia tych rozrachunków i uproszczenia manipulacji.

Jeśli chodzi o cel podróży pociągów popularnych, to trzeba uwzględniać projekty tow. turystycznych. Typowemi dojazdami muszą być góry, lasy, jeziora, morze, letniska, i uzdrowiska, miejsca obchodów, wycieczek krajoznawczych i wreszcie miejsca natury sportowej dla żeglarzy, narciarzy, taterników i t. p.

Nakoniec należy zaprojektować stałe wagony turystyczne dla pewnych towarzystw turystycznych jak np. Polski Touring Klub, kierowane do oznaczonych miejsc, odchodzące perjodycznie pod specjalną nazwą w sezonach do miejsc letniskowych lub zimowych przed świętami. Wagony takie, przyczepiane do przyśpieszonych pociągów normalnych za opłatą popularną, przyczyniłyby się do stałego zapełniania przez te towarzystwa pociągów tych przez turystów, tak pożądanych przez nasze potrzebujące gości uzdrowiska.

Są to pokrótce główniejsze wnioski, jakie po ostatnim sezonie nasunęły się. Naturalnie, wraz z rozwojem polskiej turystyki, życie narzuci do rozwiązania cały szereg innych problemów i szczegółów.

POLSKI TOURING KLUB W KARYKATURZE JOTESA



Prezes P. T. Klubu, senator R. P. p. August Zaleski



Vice-Prezes Rady Naczelnej Dr. M. Orłowicz



Vice-Prezes Rady Naczelnej i delegat na okręg Śląski Dr. Jerzy Łaszcz



Członek Rady Naczelnej i delegat na okręg Poznański p. Piotr Czarnecki



Prezes Zarządu Głównego p. Wiesław Modzelewski



Vice-Prezes Zarządu Głównego p. St. Reszczyński



Sekretarz Generalny Zarządu Głównego Inż. Wł. Kowalski



Skarbnik Zarządu Głównego Dr. Kazimierz Rakowicz



Członek Zarządu Głównego, referent spraw turystycznych p. Wł. Tryszczyło



Członek Zarządu Głównego p. Henryk Bukowski



Członek Zarządu Głównego adw. Jan Malewicz



Członek Zarządu Głównego, zastępca Sekretarza Generalnego por. Jerzy Pepłowski



Prezes oddziału P. T. Klubu w Łodzi, pułk. Henryk Buczyński



Dyrektor Biura Centrali p. Leon Wodzisławski



Redaktor „Turysty i Auta" p. K. M. Kalczyński



Szef propagandy P. T. Klubu i Kier. Adm. „Turysta i Auto" p. Stefan Kulesza

Dobre wychowanie, a tempo życia współczesnego

PODRÓŻE DZIŚ I ONGI

Nie tylko nasze babki i nasi pradziadowie — jeszcze nasi rodzice za młodu zabierali ze sobą kufry zamaszyste, toboły pakowne z pościelą, zapasy żywności, ubrania, Bóg wie nie czego... no i własną służbę. Pani — pannę służącą, pan — kamerdynera, bonę do dzieci — oczywiście, a czasem i kucharza.

Wyruszenie w drogę „całym dworem" było ewenementem nielada. Jadąc do wód na kurację pani zabierała dzieci „bo jakżeż je zostawić bez matki". A mąż towarzyszył swej pani, „bo jakżeż sobie biedaczka da sama radę". Młode kobiety, zwłaszcza panny, nie podróżowały bez odpowiedzialnej opieki. Czasem postępowsi rodzice decydowali się na powierzenie swych dziewiczych latorośli opiece dystyngowanych matron (przyzwoitek) — lecz konserwatyści uważali to za karygodną lekkomyślność i ryzykanctwo.

Ciężki był balast ówczesnych bagażów i przesądów.

Bagaże współczesnych podróżnych mieszczą się w podręcznych walizkach. Towarzyskie przesądy, Bogu dzięki, zajmują też coraz mniej miejsca w naszem życiu. Najtkliwszy mąż i ojciec nie przypuszcza aby jego zdrowa żona i dorosła córka potrzebowały w podróży opieki. Te z pań, które jeszcze stać by było na wożenie „przyzwoitek" wolą w tej samej cenie zabierać wykwalifikowane kamerystki. Ale, że znacznej większości nie stać ani na jedne, ani na drugie — ludzkość doszła do przekonania, że teraz kobiety mogą i muszą same stać na straży własnej przyzwoitości. A i samo pojęcie przyzwoitości uległo zasadniczym zmianom.

Dawniej, n. p. chór doświadczonych ciotek krakał nad pakującą rzeczy siostrzenicą:

— Tylko pamiętaj duszko, ubierz się jak najgorzej, włóż najstarszą suknię i to zniszczone palto, bo pamiętaj, że po podróży i tak będą na nic. Z obcymi, a już broń Boże z mężczyznami — nie rozmawiaj, żeby tam nie wiem co! A zabierz dużo zapasów do jedzenia, bo w bufetach kolejowych trują i jeszcze by cię kto zaczepił...

Pani współczesna wie, że w podróży, jak i zresztą wszędzie, musi wyglądać przyzwoicie i dlatego niezależnie od tego czy ma jechać koleją, czy samochodem ubiera się w elegancki komplet podróżny, z płótna czy wełny — zależnie od sezonu. Jaj na twardo, kotletów i faszerowanych kurcząt ze sobą nie wozi. I od czegóż wozy restauracyjne. Najwyżej parę zawinie tylko w pergamin sandwiczów, trochę owoców i pudełko cukierków do poczęstowania towarzyszy podróży. Bo zawsze lepiej być z nimi w dobrej komitywie.

— „Nawet z panami, z nieznajomymi mężczyznami" — zapytają przerażone niedobitki ciotek.

Oczywiście, kobieta nowoczesna, pracująca i sportująca, spotykająca się z przedstawicielami płci odmiennej na najróżnorodniejszych odcinkach życia, przestała uważać mężczyzn za osobniki, których jedynem zajęciem jest czychanie na niewieścią cnotę. Dawno rozwiały się takie dziewicze złudzenia.

— Wszakże nie jest nikt z panów pułkiem ułanów — zwłaszcza w dobie kryzysu mężczyźni stali się zupełnie nieagresywnymi — mają tyle prawdziwych kłopotów i zmartwień. Słowem: — kryzys na całej linji — jak twierdzi pewna urodziwa i zalotna pani.

W takich konjunkturach młoda osoba, która na zapytanie czy jej nie przeszkadza dym papierosa albo przeciąg — odpowiada obrażonem milczeniem, tem samem wystawia sobie świadectwo prowincjonalnej gąski. A skoro się odpowiadało w kwestji papierosa czy otwartego okna, to można też odpowiedzieć i w sprawach bardziej osobistych n. p. dokąd się jedzie, po co, czy się jest mężatką, czy panną i t. d...

Można, czemu nie. Pytania te może dyktować ciekawość niezdrożna, chęć zabicia dłużącego się w przymusowej bezczynności czasu, wreszcie niewinna i nieobowiązująca sympatja dla przygodnej towarzyszki. Tylko jeżeli się wyczuje w tonie pytającego nutkę poufałości, jeżeli pytania staną się niedyskretne i natrętne— przerwać rozmowę. Zawsze ma się przecie pod ręką jakąś książkę czy gazetę — wystarczający pretekst.

Sztuka zachowania dystansu jest sztuką trudną, a niezbędną właśnie w czasach demokratyzacji świata. Można i należy rozmawiać z towarzyszami podróży — nie powinno się z nimi zawierać bliższych znajomości. Nietylko z mężczyznami. Kobiety bywają jeszcze bardziej kompromitujące, zarówno dla kobiet, jak dla mężczyzn. Lekka towarzyska przysługa — przechowanie jakiegoś drobiazgu na granicy celnej, może za sobą pociągnąć skutki nieproporcjonalnie ciężkie.

Jeżeli towarzystwo z jednego przedziału udaje się razem do restauracyjnego wozu, nie ma powodu do siadania przy oddzielnych stolikach. Ale też i spożycie posiłku przy jednym stole nie upoważnia mężczyzny do płacenia za dopiero co poznaną towarzyszkę podróży, ani tembardziej kobiety do przyjęcia tak zwanej „fondy", ta sama zasada obowiązuje automobilistów, których los zbliża do siebie na postoju we wspólnym zajeździe. Choć naogół sportowe koleżeństwo wszystkich turystów świata uprawnia do większej swobody niż znajomość kolejowa.

Pozostałością z czasów przedwojennych jest zwyczaj wymiany nazwisk w chwili wysiadania w ogólnem zamieszaniu, kiedy tragarz porywa niewłaściwą walizkę, a na peronie czekają stęsknione rodziny. Właściwie jest to zwyczaj dość nieszkodliwy, ale nie ma też dobrego powodu, żeby ludzie którzy przez kilka czy kilkanaście godzin wspólnej jazdy dogadali się do szeregu wspólnych znajomych, zainteresowań i t. d... nie mogli się sobie przedstawić wcześniej. To jeszcze nie obowiązuje, ani nie uprawnia do czynienia wizyt, ani dalszej znajomości. Przedstawienie się komuś ma znaczenie czysto informacyjne, nietylko nie zachęca do poufałości, a przeciwnie odbiera rozmowie charakter zalotnej tajemniczości, którą lubią się otaczać ludzie obdarzeni romantyczną wyobraźnią i upośledzeni złym smakiem.

E. M. SCHUMMER

Szukamy fląder i bursztynów!

(Po zamknięciu sezonu)



Popołudniu wytworne towarzystwo zapełniało na molo dancing

Moda jest bezwzględna, despotyczna i zaraźliwa jak epidemiczna choroba. Jej surogatem jest wszechwładny snobizm.

My, zaraz bodaj po Anglikach, wielbimy to czarodziejskie małpie zwierciadło, w którem za wszelką cenę pragniemy wyglądać inaczej, niż wyglądamy w istocie. Umizgamy się do niego, krygujemy się w sposób nieporównanie komiczny, odkrywamy w sobie wdzięk Brodziszów i Smosarskich, urodę Ramonów i Batyckich, doszukujemy się manier książąt Walji, sposobu bycia hrabiego Zdzisia i nonszalancji, właściwej ludziom bogatym.

Przyszła tego lata moda na opaleniznę i trzeba nam było zdobyć kolor skóry, zdolny o zazdrość przyprawić plemię afrykańskich murzynów.

Więc też już od wczesnych dni wiosennych modnisie, pięknoduchy i snoby powędrowały na baseny, pływalnie i plaże, aby rozpocząć wyścig — wyścig pracy i wyścig uporu.

Czy to nie praca bowiem przewracać się z boku na bok, smarować plecy kremami, mozolnie wyszukiwać miejsc najbardziej podatnych na słoneczną penetrację, jak rak gotować się w ukropie?

Czy to nie upór — prześcigać się w barwach skóry, zmieniać ją jak kameleon, czarować innych czerniejącym z dnia na dzień bronzem twarzy, czerwonością nosa i jak paw roztaczać przepych wciąż zmieniających się barw?

Więc naturalnie nieroby i bezrobotni mieli znaczne fory. Bez kwestji. Święto czy dzień powszedni, bez przeszkód mogli byli uprawiać swój kult Heljosa, dochodząc nieraz w kolorycie skóry do wyników prawdziwie pięknych i imponujących.

Ale nawet na plażach, basenach i pływalniach mówiło się tylko o morzu.

Hel i Gdynia, to były Mekka i Medyna entuzjastów i wielbicieli wody i słońca. Wody wprawdzie w tym roku nigdzie nie brakło, lecz gorzej było ze słońcem.

W maju lało. Czerwiec również był pod zdechłym jamnikiem. Więc jak zmiłowania boskiego czekało się na słońce w lipcu.

Jakoż pokazało się. Kapryśne wprawdzie, rachityczne jakieś, ale bądź co bądź — słońce.

„Brunir — mówią Francuzi — c'est partir un peu". Więc też w połowie lipca zaczęły się wyjazdy nad morze. Nie, to nie były wyjazdy! Powódź, zalew, pochód Hunnów, pielgrzymki, owczy pęd! Wszystko co chcecie. Szły jeden za drugim pociągi-bridge'e, latały obładowane samoloty, sunęły przepełnione samochody, pędziły hałaśliwe motocykle i trójkołówki.

Wszystko na północ — nad to nasze bursztynowe wybrzeże. Kolej najbardziej, oczywista, poszła tym podróżom na rękę, udzielając zniżek, inaugurując cykle wycieczek popularnych, wprowadzając pociągi atrakcyjne z dancingiem, radjem, barem i zielonym stolikiem. Tańcująca i roztańczona Warszawa pojechała tańczyć nad morze.

Więc pewnego pięknego dnia i ja ocknąłem się nad morzem.

Mówię — ocknąłem się — gdyż doznałem wrażenia, że śnię. Gdzie stanąłem — na Helu, w Gdyni, w Orłowie — co krok spotykało się ludzi, których wczoraj jeszcze widziało się w Warszawie. I ci z Adrji, i ci z Ipsu, z Simu, z Ziemiańskiej, z Legji, z Europy — towarzystwo, elita-snoby — jakby się wszyscy zmówili! Jakby sobie randkę wyznaczyli nad morzem. W Wielkiej Wsi, w Juracie, w Kuźnicy, w Borze, w Helu — wszędzie znajomi, znajomi, znajomi...

Dużo mówiło się o Żydach.

Najwięcej o Żydach mówili naturalnie Żydzi. Żyd Żydowi bowiem nierówny. Ten z Myśliwieckiej lub z Alei Róż nic nie ma wspólnego z Żydem ze Smoczej i Bonifraterskiej.

Dotychczas podział był wiadomy: Żydzi mieli ulubione Sopoty. Ale w tym roku te sympatje oziębiły się. Hitlerowskie flagi na domach Gdańska i Sopot podziałały na Żydów jak czerwone płachty na byków. Nieprzyjemnie i odpychająco.

A czy będą na polskim wybrzeżu? Bo mówiono, że do Kaszubów nie mają sympatji. I Kaszubi także ich podobno nie kochają, ale przekonały ich zasobne portfele. Kaszubi-szelmy okazali się realistami pierwszej wody!

Były takie dnie w połowie lipca, kiedy kuracjusz, jak dromader obluczony walizami, daremnie szukał na Helu choćby najmniejszej izdebki. Były wypadki, kiedy tegoż samego dnia, klnąc jak dorożkarz, powracał do Warszawy, nie mogąc znaleźć lokum.

* *

O wpół do czwartej wystartowałem samolotem z lotniska. O wpół do szóstej wylądowałem na lotnisku gdańskiem, mając za towarzyszów podróży czarującą artystkę, panią Milę Kamińską i znanego działacza, p. Konrada Ilskiego.

Autocar Lotu w dziesięć minut przewiózł nas do Gdyni. Po drodze króciutkie postoje: posterunek gdański i posterunek polski. Wszystko w porządku!

O siódmej siedziałem na pokładzie „Wandy", statku Żeglugi Polskiej, kursującego między Gdynią i Jastarnią. O wpół do dziewiątej byłem na Helu. Czy to nie wymarzona podróż!?

Pokój miałem zarezerwowany zgóry. Sto złotych na miesiąc. Mówi się — trudno.

Praktyczne i tanie urządzenie się to talent i umiejętność, które nie każdy posiadł. Nawet w okresie najbardziej ożywionego sezonu można się urządzić wcale przystępnie. Tylko naturalnie trzeba umieć i chcieć. Więc — obiad kosztuje przeciętnie dwa złote. Kolacja — jeden złoty. Pozostaje śniadanie, drobne wydatki, owoce etc. Na upartego zatem — jakieś dziesięć złotych dziennie — to przeciętny koszt utrzymania.

Pensjonaty, oczywiście, są droższe. W luksusowym „Lido" w Jastarni pokój z utrzymaniem wynosi od 15 do trzydziestu złotych dziennie. Tyleż mniejwięcej w wytwornej „Mewie" w Orłowie lub w „Polskiej Riwjerze" w Gdyni.

Osobliwości?

Więc przedewszystkiem — fotografja. Na każdym kroku czyha na kuracjusza objektyw. Co druga chałupa nosi szyld: Foto-Esteta, Foto-Hel, Foto-Ryb. Nazajutrz odbierało się gotowe już odbitki. Fotografje można było otrzymać nietylko u zawodowych fotografów, ale również w sklepie korzennym, kolonjalnym, spożywczym, w składzie aptecznym i w mleczarni. Widocznie, to rzemiosło, które opłacało się.

Przybysze szukali przedewszystkiem flåder, węgorzy i łososi, jako specialités de la maison. Jakoż po świeżym połowie wykupywano ryby wokamgnieniu. Były dnie, kiedy na całym Helu niepodobna było dostać flądry na lekarstwo. W razie burzliwego morza rybacy nie wyjeżdżają na połów.

Nad morzem wstaje się wcześnie. Już od ósmej płaszcze kąpielowe maszerują na plażę, zaopatrzone w cały ekwipunek, więc: olejki, zamienna para kostjumu kąpielowego, czepki, pantofle, okulary.

A propos — ekwipunku! Wiele osób, wybierając się nad morze, nie bardzo zdaje sobie sprawę z tego, co z ubrania należy ze sobą zabrać. Poznałem naprzykład w Jastarni pewną panią, która miała ze trzy walizy najwykwintniejszych strojów. Samych sukien wieczorowych zabrała dziewięć! Tymczasem w ciągu miesięcznego pobytu miała na sobie jedną suknię tylko jednego wieczora!

Co zabrać ze sobą nad morze? Niezbędny jest — to chyba jasne! — kostjum kąpielowy. Dobrze mieć dwa, na zmianę. Dalej — płaszcz kąpielowy, w którym chodzi się aż do wieczora. Panie noszą przeważnie pyjamas. Panowie po południu przebierają się w białe lub kremowe spodnie flanelowe, kładą koszule o krótkich rękawach, a w zimne wieczory — pullower wełniany. Na nogi wełniane białe, a lepiej kolorowe skarpetki, i białe, płócienne pantofle lub sandały. Na głowę najlepszy jest baskijski beret.

Tak wygląda strój nadmorski. Krawaty, gorsy, spinki, kamizelki, to utensylja, które pozostawia się w Warszawie. I w tem jest duży urok bezpretensjonalnej nadmorskiej miejscowości.

Co innego już Gdynia, Orłowo a nawet w pewnym stopniu Jurata, które nabierają charakteru niejako reprezentacyjnego, à la Trouville, Deauville czy Sopot — toutes proportions gardées — oczywiście! Tutaj czeka nas popołudniowy dancing na molo, w domu kuracyjnym lub w Morskiem Oku, a wieczorem — dancing wieczorowy, występy Elektorowicza, jakiegoś prestidigitatora prof. Futurini, „cudownego dziecka“ — odgadywacza myśli i t. p.

W tych wypadkach panie biorą wieczorowe suknie, panowie — w braku u nas białych smokingów — do flanelowych spodni nakładają granatową marynarkę i barwny krawat.

Tak czy inaczej w dziedzinie nadmorskiej mody w dalszym ciągu panuje u nas czarujący rozgardjasz, którego Anglicy np. nigdyby nie tolerowali. Oni mają w tej mierze zakorzenione tradycje.

Na plaży świeżo upieczony kuracjusz czuje się nieco zażenowany białością swej skóry. Dostrzega tu i owdzie wzrok drwiący i kpiący należycie już odleżałych i ogorzałych skór.

Nieotrzaskany jeszcze z panującym porządkiem nowoprzybyły spostrzega opodal piękne, wygodne wgłębienie, więc bez wahania włazi w nie, rozpościera swój płaszcz, nakłada okulary i rozpoczyna opalanie się. Ale oto po chwili zjawia się rodzinka: pater familias, mama, dziatki, czasami ciocia lub ktoś z dalszej rodziny. Towarzystwo zatrzymuje się i z oburzeniem spogląda na intruza.

— Panie, panie, to nasz „grajdołek“! — odzywa się co czupurniejszy familjant.

Neofita podnosi zdziwioną głowę.

Wyjaśniają mu, że czarujący dołek w piasku to mozolny trud familji, to jej własne i bezsporne siedlisko, zatem...

Sybaryci szpadelkiem kopią sobie wygodne wgłębienia z piasku, nadto dla osłony przed wiatrem kupują lub wynajmują rodzaj parawaników z płótna.

Wogóle z szeregiem urządzeń nadmorskich jest u nas jeszcze arcyfatalnie. W Jastarni takiej np., gdzie w tym roku był wyjątkowy zupełnie zjazd kuracjuszów, niema ani apteki, ani lekarza, ani szpitala. Chorzy muszą się leczyć własnym przemysłem, stosując rady i środki przyjaciół i znajomych, z których każdy radzi stosować co innego.

Ktoś zapadł na zdrowiu po zjedzeniu węgorza. Jedni radzili kleik, inni kieliszek śliwowicy, jeszcze inni zalecali opjum. Cóż kiedy opjum niema w Jastarni. Trzeba jechać do apteki do Helu lub do Wielkiej Wsi.

To są poważne mankamenty naszych nadmorskich miejscowości!

Ale to nie zniechęca nikogo. W porównaniu z zamierającym Gdańskiem i pustemi Sopotami — polskie wybrzeże rozwija się w tempie iście kinematograficznem. Kto nie widział takiej Gdyni



...Bałwany zawsze mają jakąś dziwną moc wciągania w swe głębiny biednych, oszołomionych radością ofiar. Co godzina trzeba było za włosy wyciągać niedoszłe topielice

kilka lat, z trudem orjentuje się teraz w tem dużem mieście. Na Helu również wyrastają jeden obok drugiego gmachy; hotele, pensjonaty, wille, wszędzie widać postęp, pracę, rozwój, rozbudowę.

Napawa to przybyszów dumą i radością.

TURYSTYKA TO ŚWIETNA PROPAGANDA GOSPODARCZA

Z przemówienia wiceprezesa Polskiego Zw. Zrzeszeń Gosp. wojew. Śląskiego i delegata Polskiego Touring Klubu na Okręg Śląski dr. Jerzego Łaszcza.

Na zjeździe działaczy społecznych i gospodarczych B. B. W. R. w Katowicach w dniu 17 września b. r. wiceprezes Polsk. Związ. Zrzeszeń Gospodarczych województwa Śląskiego dr. Jerzy Łaszcz, wygłosił przemówienie o zagadnieniach propagandy gospodarczej na Śląsku. Znakomite przemówienie dr. Łaszcza obracało się około doniosłej sprawy racjonalnej propagandy gospodarczej t. j. popierania wszystkiego, co idzie po linji racjonalnej polityki gospodarczej kraju.

Pierwszym środkiem do tego jest prowadzenie systematycznej akcji wydawniczej i prasowej o rozwoju i życiu gospodarczem Śląska. Drugim sposobem, to zbliżenie średnich warstw gospodarczych przez tworzenie wspólnych organizacji gospodarczych, będących zdrowym rdzeniem i korzeniem życia społecznego. Trzeci konieczny sposób, to uświadomienie młodzieży w duchu potrzeb ekonomicznych kraju, wreszcie czwartym, to popieranie turystyki. To ostatnie zagadnienie poruszone przez dr. Łaszcza, jako specjalnie ważne i nas interesujące przytaczamy za nim dosłownie:

„Czwartym ważnym działem, wchodzącym w zakres planowej propagandy gospodarczej w okręgu śląskim — jest turystyka, traktowana z punktu widzenia ekonomji i unormowana na przemyślanych zasadach polityki ekonomicznej. W Polsce turystyka stanowi dotychczas naogół interes deficytowy, gdy w krajach południowo i północno europejskich daje obroty, idące w dziesiątki miljonów dolarów. Nie ulega wątpliwości, że niekorzystny stan, panujący u nas w powyższej dziedzinie, należy przekształcić w ten sposób, by turystyka stała się jednem z czynnych źródeł gospodarstwa narodowego.

„Turystyka to pojęcie jednoznaczne z podróżowaniem, a doświadczenie uczy, iż poważną część podróżników stanowią ludzie Zachodu, zatem „businessmeni“ którzy w swych wędrówkach często penetrują handlowe i przemysłowe możliwości w zwiedzanej okolicy i kraju, dając przytem wielkie zarobki kolejom, środkom przewozowym, hotelarstwu, restauracjom i t. d.

„Jest zatem poprostu obowiązkiem a nawet koniecznością, by w sumarycznym wysiłku organizacyjnym zmontować nasz budujący się aparat turystyczny w ten sposób, by w systemie zwiedzania pogodzić wybitne piękno naszego kraju ze zdrową i polecenia godną ekonomją“.

Słowom wybitnego znawcy stosunków i działacza gospodarczego Redakcji „Turysta i Auto“ nie pozostaje nic innego, jak tylko przyklasnąć, gdyż turystyka istotnie może być potężnym czynnikiem ożywienia i ulepszenia naszych stosunków gospodarczych.

MARJAN KRYNICKI

PROBLEM DROGOWY W POLSCE

Tak się przyzwyczailiśmy do codziennego biadania w sferach samochodowych i w prasie, na temat katastrofalnego stanu dróg i upadku automobilizmu w Polsce, że nie zdajemy już sobie dobrze sprawy z mijającego właśnie trzeciego roku od chwili, w której sprawa dróg i motoryzacji dostała się u nas w obręb prawdziwego błędnego koła.

Trzy lata minie niezadługo od momentu, w którym, wśród pierwszych paroksyzmów kryzysu ekonomicznego, a więc w najmniej chyba odpowiedniej chwili, została wprowadzona w życie niefortunna ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym. Nie trzeba przypominać, gdyż wszyscy dobrze pamiętamy, że ustawa ta podcięła w oka mgnieniu rozwijający się dość pomyślnie, aczkolwiek niezawsze na zdrowych podstawach, ruch samochodowy w Polsce, oraz pogrzebała na długie lata racjonalne rozwiązanie sprawy drogowej.

Od tego czasu pierwotny tekst ustawy uległ znacznej przemianie, przyczem uwzględniono częściowo postulaty sfer samochodowych, zamieniając podatek od wagi podatkiem mieszanym od wagi i od materjałów pędnych. Ustawa o Funduszu Drogowym przestała być w ten sposób nieznośnym ciężarem, przygniatającym i wykoślawiającym do reszty niedorozwinięty automobilizm polski, jednak w stosunku do swego właściwego zadania nie urealniła się ani na jotę. — Przy niewielkiej ilości samochodów kursujących w Polsce, wpływy z Funduszu Drogowego są bardzo nikłe i nie stoją w żadnej proporcji do ogromu wydatków, jakie są niezbędne dla utrzymania w należytym stanie naszej sieci drogowej, a tembardziej dla jej rozrostu i ulepszania.

Wobec chronicznego braku pieniędzy z drogami naszemi dzieje się coraz gorzej. Nadeszła chwila, że notujemy już ubytek dróg bitych w Polsce. Sytuacja staje się z dnia na dzień poważniejszą i najwyższy już czas powołać całe społeczeństwo do ratowania olbrzymiej części majątku narodowego, jaką stanowią drogi bite w naszym kraju.

Przedewszystkiem uświadomić trzeba jaknajszersze sfery, że problem drogowy w Polsce dzieli się na dwie zasadnicze dziedziny: konserwacji istniejących dróg i budowy dróg bitych o drugorzędnem znaczeniu, oraz budowy specjalnych dróg o nowoczesnych nawierzchniach, przystosowanych do wymagań ruchu samochodowego.

Należy bowiem podkreślić, że istniejące obecnie w Polsce drogi bite nie nadają się, z bardzo małemi wyjątkami, do jazdy samochodem, a zwłaszcza nowoczesnym wozem, rozwijającym dużą szybkość i zbudowanym z myślą o całkowicie innych warunkach drogowych. Drogi nasze są przeważnie wąskie, posiadają zbyt wypukłą nawierzchnię, źle skonstruowane zakręty, wadliwe mostki, podczas suszy dokuczają plagą kurzu, a podczas deszczu pokrywają się warstwą błotnistej papki. Słowem, drogi nasze, nawet te o wzorowo utrzymanej nawierzchni, są poprostu niebezpieczne dla automobilistów i dlatego głównie tak stosunkowo częste są u nas wypadki samochodowe, pomimo śmiesznie słabego ruchu na drogach.

Dla rozwoju motoryzacji w Polsce, jak również dla przyciągnięcia zagranicznych turystów samochodowych, interesujących się coraz silniej naszym krajem, lecz odstraszanych ciągle fatalnym stanem dróg, niezbędną jest zatem przebudowa polskich szos, a przedewszystkiem głównych arterji, łączących wielkie miasta, na drogi o nowoczesnych, ulepszonych nawierzchniach. W myśl postulatu, wysuwanego od samego początku przez Polski Touring Klub i inne organizacje samochodowe, wpływy z Funduszu Drogowego powinny być przeznaczane wyłącznie tylko na powyższy cel, tak jak się to dzieje n. p. w sąsiedniej Czechosłowacji.

Skąd jednak wziąć pieniądze na konserwację dróg i na budowę nowych odcinków o zwykłej nawierzchni? Memorjały sfer samochodowych jednogłośnie orzekają, że wydatki na utrzymanie dróg w stanie używalności, oraz na rozszerzanie sieci drogowej, winien pokrywać Skarb Państwa z normalnych swoich wpływów. Jest to idea niewątpliwie słuszna, jednak mało realna w okresie, kiedy Państwo, aby powiązać końce swego budżetu, zmuszone jest wezwać obywateli do subskrypcji wewnętrznej pożyczki. Ponieważ sprawa jest paląca, trzeba znaleźć jakieś inne wyjście z sytuacji.

Niezwykle interesujący, a przytem najzupełniej realny projekt oparcia konserwacji i budowy dróg bitych w Polsce na zupełnie nowych podstawach, wyłonił się ostatnio podczas zwołanego w dniu 24 września r. b. przez Bezpartyjny Blok Współpracy z Rządem Zjazdu Organizacyj Społecznych i Samorządowych Powiatu Łowickiego. Na Zjeździe tym inż. Florjan Stankiewicz wygłosił referat o budowie dróg w powiecie łowickim systemem szarwarkowym, to znaczy przy wykorzystaniu pracy i materjałów dostarczanych przez rolników zamiast podatku pieniężnego. W referacie swym inż. Stankiewicz publikuje szereg prawdziwie rewelacyjnych cyfr, które rzucają zupełnie nowe światło na możliwość rozwiązania sprawy drogowej w Polsce. — Oto co czytamy dosłownie w tym referacie:

„Powiat Łowicki, asygnując od paru lat na zapomogi gminom budującym drogi po 100.000 złotych, otrzymywał za tę sumę 25 klm. nowych dróg bitych gminnych rocznie. Idąc w tem tempie i licząc, że $^1/_3$ dróg w powiecie powinna ze względów gospodarczych być zamieniona na drogi bite, otrzymamy, że, aby utwardnić wszystkie potrzebne drogi w powiecie, potrzeba 21 lat. Przyjmując jednak, że wykonywalibyśmy za te 100.000 zł. rocznie drogi bite nie szarwarkiem lecz za gotówkę, otrzymalibyśmy przy koszcie 1 klm. drogi bitej o 3-metrowej szerokości średnio 18.000 zł., 5,5 klm. rocznie czyli wszystkie potrzebne drogi budowalibyśmy 96 lat. Z powyższego wynika, że budowa dróg gminnych sposobem szarwarkowym jest w dzisiejszych czasach jedyną możliwą formą przyspieszenia budowy dróg o twardej nawierzchni.

Powiat Łowicki ma powierzchnię 1.235,5 klm. kw., co równa się 123.550 ha, w czem nieużytków i lasów 22.424 ha, czyli ziemi dającej największe dochody t. j. ornej, łąk i pastwisk jest 101.126 ha. Normą i miarą wysokości obciążenia szarwarkiem w powiecie łowickim jest 5 dniówek pieszych i 1 podwoda jednokonna z 5,5 ha; mnożąc to obciążenie przez powierzchnię ziemi o największej wydajności t. j. 101.126 ha, widzimy, że roczna wysokość szarwarku, jaki ten powiat może dać bez uszczerbku dla rolnictwa, wyniesie 91.935 dniówek pieszych i 18.387 podwód jednokonnych, co przy cenie 3 zł. za 1 dzień pieszy i 9 zł. za jedną podwodę da 441.288 zł. z samego rolnictwa. Jest to kapitał, który corocznie bez trudności powiat łowicki może przeznaczać na budowę i konserwację dróg. Jaki kapitał nie wyzyskany do tej pory na drogi drzemie w całej Rzeczypospolitej? Łatwo się o tem przekonać. Powierzchnia Polski wynosi 38.827.900 ha. i pola orne stanowią 48,6%, zaś łąki i pastwiska 16,9%, co razem wyniesie 25.432.274 ha. Przyjmując dla całej Polski obciążenie stosowane w powiecie łowickim, otrzymamy 4.624.050 podwód jednokonnych i 23.120.250 dniówek z samego rolnictwa na sumę 110.977.200 zł. Te świadczenia otrzymamy od zasadniczego Państwowego podatku gruntowego, gdy tymczasem Ustawa Drogowa przewiduje wymiar świadczeń szarwarkowych jeszcze od podatku od nieruchomości, handlu i przemysłu. Jeśli o wypływające z tego tytułu kwoty powiększymy otrzymane poprzednio sumy, świadczenia w naturze wzrosną dla powiatu łowickiego w okrągłych cyfrach do 472.000 zł., zaś dla całej Polski do 120 miljonów złotych.

Gdyby Państwo wydało odpowiednie ustawy, regulujące świadczenia w naturze na budowę i konserwację dróg powiatowych, wojewódzkich i państwowych, zamieniając część podatków pobieranych na te cele na szarwark, ulżyłoby w ten sposób rolnictwu i samo zyskało olbrzymi kapitał w robociźnie szarwarkowej.

Że świadczenia powyższe naprawdę nie obciążyłyby zbytnio rolnictwa, o tem świadczy fakt, że rolnik w sezonie uprawy roli i sprzętu zużywa na wszelkie roboty 136 dni. Ponieważ w okresie tym jest 192 dni robocze, pozostaje 56 dni zupełnie wolnych od pracy, które zużyte na budowę dróg nie uczynią uszczerbku w pracach rolnych".

Brak miejsca nie pozwala nam niestety podać tu wszystkich interesujących i wymownych cyfr i faktów z referatu inż. Stankiewicza. Z podanego wyżej wyjątku widzimy jednak, że konserwacja i budowa dróg systemem szarwarkowym przedstawia się najzupełniej realnie. Dla praktycznego wykorzystania szarwarku należałoby jednak zmienić Ustawę Drogową w tym sensie, aby roboty szarwarkowe dozwolone zostały również na drogach powiatowych, wojewódzkich i państwowych. Ludność wiejska niewątpliwie z chęcią odniosłaby się do tej zmiany, gdyż rąk roboczych jest na wsi mnóstwo, a zato pieniędzy na płacenie zaległych i nowych podatków niema wcale.

Idea jest zatem zupełnie realna i godna poparcia. Warto, aby zajęła się nią powstająca obecnie Liga Drogowa i zapropagowała w społeczeństwie konieczność jej realizacji, dla dobra naszego gospodarstwa narodowego.

L. CIECHANOWIECKA

BŁĘKITNA KAROCA I CZERWONY SAMOCHÓD

JAK SIĘ JEŹDZI W TUNISJI

Tunisja jest rajem automobilistów.

Wprawdzie stary Ali, handlarz owoców z funduku el Ghalla, w dalszym ciągu patrzy kosem okiem na metalowe potwory, tłukące się gościńcami i szerzące popłoch wśród owiec, pasących się po bokach drogi — wprawdzie niejeden cywilizowany szeik, taki który ma w garażu własną Citroenkę, zwierza się po cichu, że woli wielbłądy, bo nie piją drogiej benzyny, tylko wodę, — ale w roku pańskim 1933 więcej się spotyka w Tunisji samochodów, aniżeli poczciwych okrętów pustyni.

Syn sokhara, poganiacza wielbłądów z głębi „bledu", wnuk dorożkarza maltańskiego, właściciela dwukonnego powozu (te powozy czynią hałas wielki brzękadłami i dzwonkami uczepionemi do chomont) — jest dzisiaj szoferem tej czy owej kompanji autobusowej w mieście Tunisie i codziennie odbywa z zawrotną szybkością przepisową wycieczkę do Nabeul, czy Bizerty.

Na rue de Hollande, albo w okolicy dworca, co noc gromadzą się tłumy pasażerów otulonych w burnusy, albo strojnych w tureckie kaftany i szarawary i czekają, siedząc na tłomokach, na „tumoubil" który ich zawiezie w głąb Tunisji. Nierzadko dżentelmanowi w burnusie towarzyszy okutana w biały haik, zamaskowana gęstym czarczafem dama, w patynkach z safjanu.

— Gdy pierwszy raz jechałem „tumoubil" — opowiada mi jedna z moich tunisyjskich znajomych — to się trzęsłam, jakbym miała atak paludyzmu. A dzisiaj nie rozumiem innej jazdy.

Są jednakże tacy konserwatyści, którzy twierdzą, że samochód jest djabła wart, a dla Araba i Kabyla zgoła się nie nadaje, bo wali naprzód, szeroką, prostą drogą, podczas gdy szanujący się Arab wędruje zawsze naskos, bocznemi dróżkami, żeby było prędzej. To też konserwatysta pozostanie wierny małemu afrykańskiemu osiołkowi, o kruchych kopytkach, i dwukołowej arabie, zaprzężonej w muła.

Jakby nie było Automobilklub tunisyjski liczy trzy tysiące członków, i jest jedną z najsprawniej działających organizacyj. Udziela każdemu wyczerpujących wskazówek, gdy trzeba opracować plan indywidualnych wycieczek.

Mało kto wie, że egzotyczne miasto Tunis, zamieszkałe w pojęciu niektórych naszych pań Dulskich przez „dzikusów" — posiada rozległe asfaltowe ulice, dwa razy szersze od naszej Marszałkowskiej, że w promieniu 150 kilometrów ciągną się świetnie

Korbous — uzdrowisko



utrzymane drogi, gładkie, jak marmur autostrady, że co krok masz stację benzynową, czarujący zajazd, hotel lub restaurację, gdzie popas jest rozkoszą.

Niestrudzony pan D'Orgeval, szef turyzmu przy dyrekcji rolnictwa, wytworny starszy pan, grzeczny jak przedwojenny markiz — zajmuje się z takim młodzieńczym zapałem powierzoną mu dziedziną, że każdy kto się poraz pierwszy znajdzie w Tunisji w celach turystycznych — odnosi wrażenie, iż jest „u siebie w domu". Zaś Automobilklub ma w osobie profesora Gandolphe niestrudzonego kierownika. P. Gandolphe już jako dzieciak był „wściekłym automobilistą" — zna każdy zakątek Tunisji, pamięta każdy wybój na drodze, i każdy wiraż. A że ukochał ponad wszystko „swój" promienny Tunis i jego szmaragdową zatokę, więc stara się wszelkiemi siłami przyciągnąć tam samochodziarzy z krańców świata.

Ile uczynili Francuzi dla Tunisji o tem najdobitniej mówią suche statystyki. Przed podpisaniem traktatu między Francją a bejem Tunisu (1881 r.) istniała tam jedna tylko możliwa droga. Miała ona cztery kilometry długości, a przeznaczona była dla beja i jego dworu, gdyż łączyła pałac Bardo z miastem. Zresztą w zimie malowane karoce beja nieraz wywracały się na wybojach. Wypadały z nich nosami w błoto piękne hurysy. Dzisiaj po latach pięćdziesięciu kilku, Tunisja posiada 6 tysięcy kilometrów szos, sięgających prawie wgłąb pustyni. Dwie kompanje kolejowe ekploatują sieć, przekraczającą cyfrę trzech tysięcy kilometrów. Nie trzeba zapominać, że Tunisja jest krajem niewielkim, zajmuje ona zaledwie czwartą część obszaru Francji.

Rozwój automobilizmu jest jedną z trosk władz francuskich, a przedewszystkiem dyrekcji robót publicznych. W ciągu pięćdziesięciu lat zdołano zamienić wązkie, wyboiste ścieżyny dostępne dla wielbłądów i mułów, na szerokie autostrady, po których dzisiaj ścigają się z sirokkiem narwani szoferzy-Kabyle. Dawniej trzeba było wbród przechodzić przez kamieniste uedy (rzeki), które czasami nie mają kropli wody, a czasami ni stąd ni zowąd zamieniają się w rwące potoki, zwłaszcza na wiosnę. Dzisiaj biegną ponad niemi wspaniałe żelazne mosty, i wiadukty pamiętające czasy Rzymian, a odbudowane przez nowych „okupantów". Ongiś podczas nagłej powodzi nad brzegami uedu popasali przez szereg dni woźnice i jeźdźcy, czekając aż się woda uspokoi. Opowiada o tem p. D'Orgeval w 601-ym numerze „Afrique du Nord", poświęconym automobilizmowi. „Za dawnych „dobrych" czasów wiedziałeś kiedy wyruszysz w drogę, ale nie wiedziałeś kiedy dotrzesz do celu. Mówiło się na pociechę Insz Allah, albo Mektub — czyli będzie tak jak jest pisane w księdze losu".

Dzisiaj autostrady sięgają aż do pustynnej strefy Fum Tataouine i Medenine, gdzie można oglądać osobliwe osiedla troglodytów, zamieszkałe przez plemiona koczownicze.

Oczywiście największą frekwencją cieszą się drogi biegnące w promieniu paręset kilometrów od Tunisu, równe jak stół bilardowy, przecinające prześliczną krainę winnic, gajów oliwnych, bogatych ferm i łanów kwiecia używanego do wyrobu wonności.

W niedzielę i święta na owych drogach ścigają się sportowe torpeda z limuzynami, motocykle z taksówkami. Jest to coś w rodzaju corsa, w którem żywy udział biorą eleganckie panie. Rodowite Tunisyjki stanowią wśród nich, rzecz prosta, mniejszość — jest kilka bogatych żydówek z Tunisji, rozporządzających większą niż muzułmanki swobodą, ale większość żony i córki osiadłych w Tunisji Europejczyków. Wywiązuje się na tle tych wycieczek niebylejaka konkurencja. Piękna pani F. budzi zazdrość w przyjaciółkach, gdyż zdobywa z reguły wszystkie nagrody „elegancji samochodu i jego właścicielki" — nosi zawsze toalety dobrane do barwy maszyny, ozdobionej czerwoną emalją. Młody pan M. B.

zmienia marki samochodów mniejwięcej co parę miesięcy, bo jest kapryśny jak kobieta (a bogaty jak tunisyjski plantator).

Wybrzeże Tunisji skąpane w promieniach słońca, przeglądające się w zwierciadle najcudniejszej na świecie zatoki — jest ulubionem miejscem rejdów i wycieczek. Niezależnie od elektrycznej kolejki, przecinającej naprzełaj zatokę, i biegnącej sztuczną groblą do podmiejskich letnisk — pędzą okrężną drogą samochody prywatne i taksówki. Kto tylko ma własną maszynę ten codziennie znajdzie chwilę, aby umknąć z miasta na krótki wypoczynek na plażę do czarującej Kartaginy, do la Marsa — gdzie rezyduje osiemnaście żon beja (mają własną plażę, niedostępną dla zwykłych śmiertelników), do Khereddine i innych miejscowości ochrzczonych imionami flaubertowskich bohaterów — Amilcar, Salammbo. Każde takie tunisyjskie letnisko ma charakter osiedla z bajek z tysiąca i jednej nocy — białe wille i pałacyki utrzymane w stylu arabskim, ukryte wśród palm i różnych krzewów kuszą nadzieją takiego wypoczynku, jaki dać może tylko słoneczna Afryka.

A teraz parę cyfr: — W Tunisji kursuje 14 tysięcy prywatnych samochodów i taksówek. W r. 1930 sprowadzono tam 2529 maszyn, na ogólną sumę 72 miljonów franków. Następnego roku kryzys spowodował zmniejszenie się ilości zamówień. Większość właścicieli to koloniści tunisyjscy, rodowici Francuzi, Włosi, Maltańczycy, Rosjanie — mniejszość, bo dwadzieścia procent — Arabowie i Kabyle.

Podczas wyścigów, urządzonych przez Automobil-Club Tunisji dwa lata temu — w parku samochodowym popasało cztery tysiące maszyn.

Gdy się to porówna z natężeniem ruchu turystycznego przed r. 1881...

Wówczas można było tylko marzyć o wyścigach wyścigowych wielbłądów, zwanych meharami, które zresztą i dzisiaj stanowią atrakcję wszelkich uroczystości lokalnych. Obok mehary przetrwała i karoca poszóstna imć Beja Tunisu, oraz kolekcja karoc jego fraucymeru.

Dziwne wrażenie sprawia taka malowana w różowe i niebieskie kwiaty, złotem nabijana karoca, wyściełana atłasem niebieskim, zaprzężona w białe arabskie konie. Kolebie się leniwie na wysokich cienkich kołach, a przez szparę w gęstej zasłonie, zakrywającej szybę wygląda tajemnicza maseczka. Czarnem okiem, podkreślonem kholem, zerka biedactwo na mknące drogą samochody i tłumi chichot, gdy przystojny młodzieniec w sportowej czapce i jaskrawym szaliku naciśnie klakson i wrzaśnie na całe gardło:

— Allons! niech księżniczka się do mnie przesiądzie. Prędzej dojedziemy do celu...

ZJAZD DZIAŁACZY SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH POW. WARSZAWSKIEGO

W dniu 1 października w lokalu Kasyna Oficerskiego odbyły się obrady Zjazdu działaczy gospodarczych i społecznych pow. Warszawskiego. Obrady koncentrowały się nad sprawą sieci drogowej, organizacji i modernizacji letnisk, ochrony przyrody i lasów przed niszczycielskim pochodem parcelacji budowlanej, przekształcenia gospodarki rolnej na gospodarkę warzywniczą i owocową, osuszenia błot podmiejskich, zalesienia wydm piaszczystych, zorganizowania celowych robót publicznych, wreszcie zracjonalizowania przemysłu głównie ceramicznego, dostarczającego dla Warszawy i całego okręgu surowca budowlanego.

Na zjeździe tym wygłoszono kilka referatów. Szczególną uwagę zwrócił świetny referat członka Polskiego Touring Klubu p. Zbigniewa Epsteina, dotyczący stanu i potrzeb letnisk i uzdrowisk podwarszawskich. Referat ten zasługuje na osobne traktowanie. Większość letnisk i uzdrowisk warszawskich nie zasługuje na to miano. Nie zapewniają one bowiem swym gościom ani spokoju, ani wypoczynku, ani wygód, ani nie przysparzają zdrowia. Są rozmieszczone nieracjonalnie, zdala od rzek, na małych przeludnionych parcelkach wzdłuż kolei i kolejek dojazdowych.

Uchwały zjazdu, jeśli nawet nie dadzą się zrealizować odrazu i natychmiast, będą na długie lata drogowskazem dla polityki państwowej i komunalnej na terenach okalających wielkie miasta.



Zdjęcie autora — *Wulkan Teide*

DR. JERZY BURLIGA

WSPOMNIENIA Z RZEKOMEJ OJCZYZNY KANARKÓW

Już od najwcześniejszej młodości fascynowała mnie nazwa Wysp Kanaryjskich i nie wiem dobrze sam z jakich właściwie powodów wyobraźnia moja przedstawiała je jako najbardziej egzotyczny i zaczarowany kąt świata.

Włócząc się po świecie, szukałem napróżno realniejszych danych o tej krainie. — Tak wiele ludzi jeździ po całej kuli ziemskiej, odwiedza najbardziej odległe zakątki naszej planety, a dziwnym trafem nie mogłem nigdy napotkać naocznego świadka wymarzonych przezemnie cudów. Fakt ten zaostrzał moją ciekawość i po bezskutecznem informowaniu się w przeróżnych agencjach podróży, zebrawszy garść sprzecznych z sobą danych — wpadłem w złość i wybrałem się sam na poszukiwanie wysepek.

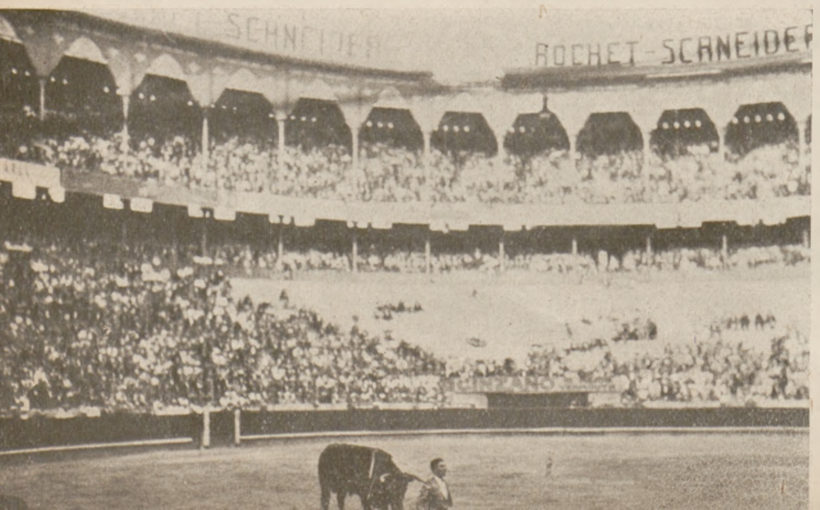
Sądziłem, że im bliżej nich będę tem łatwiej dowiem się czegoś konkretnego, to też napotkawszy w Villefranche na największy podówczas włoski transatlantyk Augustus, odpływający do Rio de Janeiro, błyskawicznie znalazłem się na jego pokładzie i popłynąłem ku Barcelonie.

Garstka przyjaciół z Riviery francuskiej załamywała ręce nad mem szaleństwem, twierdząc, że połowa lipca jest dostatecznie gorąca w południowej Europie i że żeglowanie w dół mapy w obecnym okresie równa się samobójstwu, wobec upałów, jakie mi grożą na wysokości pasa podzwrotnikowego. W głębi serca i ja miałem trochę tremy, ale nie wypadało się cofać i należało do końca zachować dobrą minę.

Wśród wielojęzycznego gwaru na olbrzymim okręcie zapomniałem jednak szybko o moich obawach, pochłonięty niebywałym przepychem pływającego potwora i jego atrakcjami, które uprzyjemniają podróż do dalekiej Ameryki południowej. Sztuczna plaża, baseny, tenis i gry sportowe na pokładzie parowca konkurowały z zacisznemi barami, dobrze zaopatrzonemi w egzotyczne napoje wszelkich stron świata, to też krótki etap do Barcelony minął jak błyskawica i niebawem znalazem się na „Ramblas" barcelońskich.

Termometr wskazywał 50 stopni, ale muszę przyznać, że ta wysoka temperatura podziałała na mnie mrożąco, chłodząc poważnie mój zapał do dalszej podróży. Co będzie dalej wolałem nie myśleć i porwany prądem i zapałem jakim ogarnięci w tym dniu byli Barcelończycy, skierowałem się, a raczej zostałem porwany strumieniem ludzi do olbrzymiego cyrku, w którym niebawem miała się rozegrać walka byków.

Zdjęcie autora — *Brawura toreadora na arenie w Barcelonie*



Rozgrywka zapowiadała się sensacyjnie, bo ofiarą paść miało w dniu tym aż dziewięć byków pod szpadami najsławniejszych toreadorów, jakich wydała ziemia hiszpańska. Około stu tysięcy ludzi podziwiało widowisko, rycząc i wpadając naprzemian w zachwyt lub pasję, zależnie od zachowania się byka i jego przeciwników. Mniej odważnego toreadora obrzucano stekiem przekleństw i wyzwisk, chwaląc dzielnego byka, lub gwizdając z pogardą na bojaźliwsze i mniej temperamentowe zwierzęta, które nie zbyt się garnęły do beznadziejnej walki. Nigdy przedtem ani potem nie spotkałem się z podobnem masowem szaleństwem, spotęgowanem rezultatami ponurego widowiska. W dniu tym prócz byków straciła Hiszpanja również dwóch toreadorów, których z wyprutemi wnętrznościami usunięto z piasku areny. Przez długi czas potem nie mogłem się wyzbyć wspomnienia tej masowej rzeźni, kałuż krwi i bestjalskich tłumów, które zdawały się zapomnieć w dniu tym o całej, przez wieki nabywanej cywilizacji.

Tydzień, spędzony w Barcelonie upłynął mi po większej części w wodzie. Przeraźliwy upał uniemożliwiał życie dzienne, chyba, że spędza się cały boży dzionek zanurzonym po szyję w wodzie, wątpliwej barwy, bo czystością kraj ten się nie odznacza. Surowe przepisy regulują stosunki między płciowe i mężczyznom jest surowo wzbroniona kąpiel na familijnej, przeważnie damskiej plaży, o ile nie przybędą w towarzystwie kobiecem, mającem cechę familijności. O to jednak nie trudno, bo przy kasie czuwają damy, które za skromną opłatą jednej pesety, towarzyszą amatorowi wspólnej plaży i przeprowadzają go pod groźnem okiem cebera do drzwi kabiny, aby po chwili, gdy prawu stało się zadość, pozostawić go własnym losom i powrócić na swe stanowisko przy kasie, w oczekiwaniu następnego klienta. Tak więc wilk jest syty i koza cała, a hiszpańska moralność jeden raz więcej odniosła zwycięstwo.

Piękne ulice i szerokie aleje Barcelony, wymarłe przez dzień cały, ożywiają się późnym wieczorem. Sklepy i magazyny otwierają o zmierzchu zamknięte wystawy i podwoje, tłumy ludzi wylegają na corso, matki o północy popychają wózki ze swemi pociechami, wsłuchane w dźwięki orkiestry, przy których tłumnie tańczą pary w jaskrawo oświetlonych kawiarniach. Wszystko to łącznie z barwnemi strojami wiele ma uroku, jak cała zresztą Hiszpanja, piękna, barwna i gorąca — Hiszpanja ze swą prastarą kulturą i potężnym procentem analfabetów — Hiszpanja ze swemi bogactwami i cudami turystycznemi, do których dostać się trudno z powodu fatalnego, nawet dla Polaka stanu dróg i biednych przedpotopowych wagoników, szumnie nazwanych, chyba dla ironji, pociągiem luksusowym.

Żegnam jednak z żalem ten przepiękny kraj kontrastów, chociaż powabny yacht „Infanta Beatriz" każe mi szybko wyzbyć się tej nostalgji. Cacko to, nie okręt, o pojemności dwunastu tysięcy ton, przybyło z doków w Kiel z przeznaczeniem konwojowania pasażerów na wyspy Kanaryjskie i odbywa drugą dopiero podróż po oceanie. Pierwsza przyjemność, jaka oczekuje przyszłego żeglarza na lśniącym pokładzie, to bogactwo papierosów. Rzucamy się na nie szturmem po poście hiszpańskim, bo kraj Don Kichota nie jest rajem palaczy. Wysokie cła uniemożliwiają kupno zagranicznych sortymentów, krajowy zaś produkt — ale nie, lepiej o nim nie mówić teraz, gdy stał się już tylko wspomnieniem.

Infanta, jak dumna infanta, błyszczy w słońcu polerowanym metalem i lśniącą bielą swej szaty, kołysząc się zlekka na fali. Nikną powoli brzegi Hiszpanji, ukazują na krótko swe mgliste kontury wyspy Balearskie, bogate w pamiątki po Chopinie, stada delfinów towarzyszą nam w wesołych podskokach, lecz kryją się niebawem w toniach wód, a przed nami wyłaniają się znienacka szare i groźne jednostki bojowe floty angielskiej. Około dwudziestu torpedowców, krążowników i łodzi podwodnych manewruje na morzu śródziemnem w pobliżu Gibraltaru, wnosząc w przecudne tło spokojnej natury, memento cywilizacji ludzkiej i jej skutków.

Niezatarte wrażenie pozostawia po sobie wieczorny przejazd pomiędzy Marokiem, a Gibraltarem. Ta wązka, a tak w czasie burzy groźna cieśnina, błyszczy tysiącem świateł różnokolorowych, a strażnica na najbardziej wysuniętym cyplu Europy daje tajemnicze znaki świetlne reflektorem i w języku dla nas laików nie zrozumiałym udziela zleceń okrętom. Posłuszna Infanta zsuwa się z wód śródziemnomorskich — z błękitu na szaro zielony Atlantyk i raz jeszcze żegna swój kraj w porcie Cadix'u, poczem całą siłą pary mknie wprost na południe ku wymarzonym Wyspom Kanaryjskim.

Po kilku dniach żeglugi pod cudnem, bezchmurnem niebem, wśród bezmiaru wód, na horyzoncie majaczy, ledwie widoczny, mglisty cień. Dowiadujemy się z entuzjazmem, że jest to najwyższy szczyt wysp kanaryjskich, wulkan Teide, mierzący bezmała cztery tysiące metrów. Włada on niejako całym archipelagiem, widoczny zawsze i zewsząd, ponury i groźny. Zetknąłem się z nim bliżej w kilka dni później i skonstatowałem z podziwem, że na rozpalony szczyt wiecznie dymiącego wulkanu, trzeba się przedzierać przez strefę lodowatą, której nawet wewnętrzny żar góry nie jest w stanie pokonać.

U stóp staruszka, który pamięta może Antineę, z czasów, gdy władała, zatopioną dziś Atlantydą — rozciąga się łańcuch egzotycznych wysp. Jest ich siedem, a nazwa ich pierwotna brzmiała „Insulae Fortunatae". Były one niegdyś doprawdy szczęśliwe i opływały we wszelaki dobrobyt. Bolesnym ciosem dla ich pogodnego szczęścia stał się wynalazek farb chemicznych, który za jednym zamachem zniszczył źródło bogactw — koszenilę, główny artykuł eksportowy wysp.

Przyszła nagła ruina i małe wysepki stanęły u progu bankructwa, od którego ocalały dzięki bananom. Dziś wyspy Kanaryjskie eksportują je na wielką skalę, zasilając nas równocześnie w pomidory, kartofle i cebulę.

Prozaiczne te artykuły nie bardzo się godzą z poetycznym wyglądem kraju, który dla turysty jest prawdziwą rozkoszą, dostarczając mu niezapomnianych wzruszeń i bajecznie różnorodnych i kolorowych widoków, zmieniających się jak w kalejdoskopie.

Zapoznajemy się najpierw ze stolicą. W Las Palmas uderza nas przedewszystkiem dziwna mieszanina typów ludzkich i kostjumów. Okręty, przybyłe z Dalekiego Wschodu, z Indji i Ameryki Południowej, zaopatrują się w węgiel, a pasażerowie, korzystając z przerwy w podróży, zwiedzają miasto. Wędrowni handlarze w zaimprowizowanych kramach sprzedają swe egzotyczne cacka. Haftowane szale indyjskie sąsiadują z japońskiemi bożkami, rzeźbionemi w kości słoniowej — pudełka z laki, makaty i wzorzyste modlitewniki ściągają pożądliwe spojrzenia nawet płci brzydkiej, z reguły odporniejszej na pokusy bazarów.

Ten sam powiew egzotyzmu odczuwa się w hotelu, par excellence europejskim. Na miarę szablonu stworzona jest tylko stylowa służba, a wygolony maitre d'hotel podaje wytworne „canneton à la presse" z tym samym stereotypowym uśmieszkiem na widok dobrze płacącego klienta, co jego koledzy z londyńskiego Savoy'u lub paryskiego Ritz'a.

Duże urozmaicenie dla oka, tworzą białe, kolonialne smokingi panów, nie widywane w Europie, a o ileż ładniejsze od naszej obowiązkowej, nudnej czerni.

Nocne życie portowe nie wiele się różni od życia w Marsylji, Neapolu i Hamburgu. Te same zaułki, hałas i pewny pieprzyk tajemniczości, właściwy wszystkim dużym portom, a obok tego portu, plaża, idąca hen daleko w ocean, błyszcząca złotym jedwabnym piaskiem i okolona wieńcem palm, laurów i drzew pieprzowych, godnem tłem dla filmu z mórz południowych.

Oddalając się od plaży i przecinając gaj laurowy, auto dobiega po świetnej szosie do dekoracji iście dantejskiej. Otaczają nas dzikie skały, bloki lawy skamieniałej i pustka bez źdźbła roślinności, z której wieje groza. Trudno uwierzyć, że przed kilkunastu zaledwie minutami podziwialiśmy morze i kwiaty. Tu okolica przygnębia widza i zionie ku niemu swą martwotą. Niebawem jednak, przekraczamy pasemko gór i widzimy dużą kotlinę, pokrytą, jak okiem sięgnie, bananami. Kultura bananów wymaga wiele wody, a tej brak na wyspach dotkliwy. Deszcze tu nie padają, zastępuje je nocna rosa, źródła naturalne też nie są znane, to też wiele ludzi poświęca się poszukiwaniu wody, wierceniom i budowie basenów, z których prowadzą przewody do pól bananowych. Dokopanie się do wody jest tu równoznaczne ze zrobieniem fortuny, strumień bowiem, płynący z rury o szerokości dwóch palców, opłacany jest kwotą około stu złotych za godzinę. Tak więc prawdziwym kapitalistą jest właściciel wody, a nie właściciel terenu bananowego, którego morg płaci się około stu tysięcy złotych.

Temperatura plus 17 stopni, trwająca przez rok cały, sprzyja gospodarstwu rolnemu, a zbiory trwają przez wszystkie dwanaście miesięcy, zależnie od gatunku uprawianych płodów. Okolice, produkujące pszenicę, kartofle i inne nasze swojskie jarzyny, przypominają nam żywo własny nasz kraj i niczem się od niego wyglądem nie różnią. Trwa to jednak nie długo, bo niebawem auto przenosi nas znów w zupełnie odmienne okolice. Ta wielka rozmaitość krajobrazów jest cechą charakterystyczną wysp Kanaryjskich, a skarbem ich boski klimat.



Zdjęcie autora. — *Baseny dla nawadniania bananów na Teneryf*

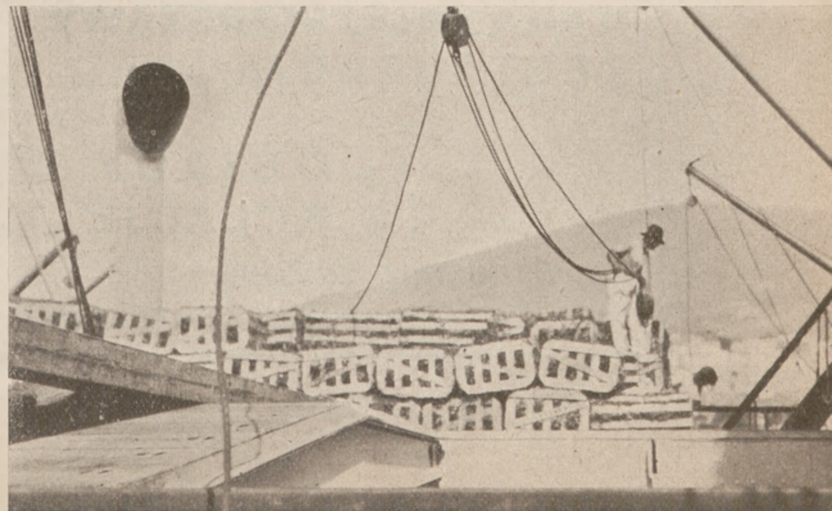
Nie będąc przyrodnikiem, nie zdołałem spamiętać nazw wszystkich okazów wspaniałej flory, jedno wiem tylko, że jest przecudna.

Poważny natomiast zawód spotkał mnie ze strony kanarków. Sądziłem zawsze, że te wesołe ptaszki mają tu jeżeli już nie swą ojczyznę, to przynajmniej kolonję i jadąc w mą podróż, niebacznie przyrzekłem przywieźć pięknego kanarka. Poszukiwania moje spełzły jednak na niczem, a kanarka nabyłem wprawdzie, ale w Marsylji. Nie chcąc jednak osłabiać własnego prestiżu, ani rozpraszać cudnych iluzji, uroczyście przedstawiłem ptaszka, jako eksmieszkańca boskiej Teneryfy.

Całem sercem życzę „Turyście i Autu" jak największej liczby czytelników, nie chciałbym jednak, by ten właśnie numer pisma, w którym się znajdzie moja publiczna spowiedź, trafił do rąk, które karmią kanaryjsko-marsylskiego ptaszka i nie ochłodził miłości jaką się cieszy. Kanarki więc zawiodły, ale zato widziałem „Guanchos" nieliczny i na wymarciu będący szczep, wywodzący się od Atlantów, widziałem ich taniec „la folia", tańczony w potwornej spelunce portowej, a przecież pełen uroku i czaru, widziałem przedmioty, wykonane na wyspach, a świadczące o jakiejś bardzo starożytnej i tajemniczej kulturze i piłem cierpkie, kanaryjskie wino. Wysłuchałem też z głębokiem zainteresowaniem steku przekleństw, jakie spłynęły na mą głowę z ust starej wiedźmy w dzikich górach Kanarji. Oburzona zamiarem uwiecznienia jej na płycie fotograficznej, uznała aparat za sprzęt djabelski. Przewodnik mój i tłumacz wyjaśnił mi tę scenę, nie chciał jednakże mimo mych gorących próśb, przetłumaczyć tekstu, a szkoda, bo fonetycznie ładnie to brzmiało.

Temperatura na błogosławionych wyspach trwa bez zmiany — czas natomiast niestety mija piorunem i tych kilka tygodni, spędzonych na pracowitych wycieczkach, minęło jak sen złoty. I oto znów ściskam dzielne dłonie oficerów marynarki hiszpańskiej, a ta sama Infanta Beatriz uwozi mnie, bogatszego o garść cudnych przeżyć, ku brzegom szarej i zimnej Europy.

Zdjęcie autora — *Transport banan*



J. JAWOR

ADAM W SEZONIE JESIENNYM

FELJETON ZE ŚWIATA MODY

Jesień! Jesień! Okres dojrzewania rajskich owoców! Piękne, a niemodne kobiety, brzydkie, a modne — powracają do miasta, do nowych tualet, do nowych modeli aut, do wiecznie młodej Europejskiej. Ich przyjazd jest dla mężczyzny tym ostrzegawczym sygnałem: „Czas najwyższy! Nowy garnitur! Jesień!“ Bo urządźmy ankietę na temat: „Główny bodziec mody męskiej!“ Na 100 mężczyzn 99 odpowie: „Cherchez la femme“. A ów setny o budowie Apolla: „Panie drogi. Ja mógłbym chodzić nago, gdyby nie kobiety“. Otóż to: „kobieta“. My stwarzamy dla niej odpowiednie ramy! (możemy być dopełniani przez szynszyle, brylanty i Daimlery!). „Ależ panie — zakrzyczą mnie synowie Adama — przecież istnieją miljony kobiet, jakże można odgadnąć gust miljonów“. Naiwni — odpowie na to autor niniejszego artykułu — istnieją tylko dwa typy kobiet na sezon jesienny 1933/34: Kobieta super-sport i kobieta wampyr! (Nie licząc lansowanych obecnie w Niemczech „Bretchen“!) Pierwsza z nich ma rekord ping-ponga, dwa rekordy picia duszkiem coctailów, rekord europejski na trasie Europa — Ziemiańska! Nosi ciężkie buty na niskim obcasie, suknię do kolan, bransoletę z opiłowanych stalowych gwoździ, pali krótkie cygara, w środy, piątki i soboty pachnie benzyną, a pozostałe dni szlagierem — terpentyną! W towarzystwie kobiety super-sport zjawiasz się ubrany w najgrubsze, włochate korty, w lodeny, szorstkie wełny o deseniu ze wszystkich odmian prążków, przerabianych kolorowych deseni, lub z niepodzielnie królującą jodełką! Garnitur o noszonych barwach brązu. Brązowo-szary, brązowo-zielony, brązowo-niebieskawy... Mocno poszerzone ramiona, grube odszycie u wierzchu, marynarka dłuższa niż dotychczas, mało wycięta. Krawat — miękki węzeł, kratkowany lub w paski, z wełny lub puszystej włóczki. Koszula w tonie garnituru, kolorowa, gruba, pożądana z deseniowej plecionki. Miękki niski kołnierzyk o długich rożkach. Buty, biała wyprawiana skóra, bez połysku, gruby kant szyty do wierzchu, nos ścięty prostokątnie. Boks świecący, lub bezpołysku, gładka gemza. Minimum przybrań. Chustka kolorowa, płócienna. Spinki nosimy gładkie łańcuszkowe. Sygnet — najwyżej jeden. Rękawiczki — w dalszym ciągu pekary od białych do barwionych na ciemno. Płaszcz burberry z krytemi guzikami. Na zakończenie laska, średniej grubości, z karłowatego bambusu, chętnie widziany czarny kolor. Sposób bycia: w dalszym ciągu modny „english-snob“ lub lekka imitacja nonszalancji amerykańskiej. (Jednak ze względu na przesądy europejskie — bez trzymania rąk w kieszeniach).

W towarzystwie kobiety-wampyra obowiązuje całkowita zmiana skóry. Po pierwsze o ile z kobietą super-sport spędzamy ranek i przedpołudnie, o tyle z kobietą wampyr chadzamy popołudniu i wieczorem. Kobieta wampyr ubrana jest gładko, wężowo, conajwyżej ma na ramieniu skórkę upolowanego lisa. Na twarzy — ślady tragedji, dużo tajemniczości, grymas goryczy na wydatnych ustach. Skoro tak wygląda Ewa, jak masz wyglądać ty Adamie?

Kobieta wampyr ma pozory kobiety pogardzającej tłumem i kobiety cierpiącej. Co obowiązuje mężczyznę względem pokrzywdzonej kobiecości? Wszyscy dżentlemeni odkrzykną: „Dyskrecja!“ I ta właśnie dyskrecja winna cechować ubiór Adama. A zatem twój kapelusz jest z jedwabistego, miękiego velouru, koszulę nosisz gładką z ledwie widocznym deseniem. Krawat jedwabny w tonie garnituru, z matowym lub błyszczącym wzorem. Garnitur może być dwurzędowy lub jednorzędowy (trzy guziki). Wszystkie ciemne kolory, częsty — zielony. Skarpetki w tonie krawatu. But głaciutka gemza, lekko wydłużony. Modna antylopa, również bez żadnych przybrań. Precz z lakierem! W dalszym ciągu nosimy parasol chorobliwie cienki. Rękawiczki zamszowe lub mocca. Sposób bycia wzorowany na Clivie Brooku. Jeszcze raz dyskrecja, zabarwiona charmem nieśmiałości i wyrozumienia duszy kobiecej.

A zatem jeszcze pozostaje noc! W nocy Adam przedpołudnia i Adam popołudnia stają się bliźniakami. Noszą smoking, kroju dwurzędowej marynarki, z szerokiemi klapami. Wąski pasek białej kamizelki. Zamszowy półbucik. Albo frak odsłaniający cały tors i biodra, długi do połowy łydek! Pantofle wycięte, z antylopy z płaską kokardą. Zarzutka może być zeszłoroczna. Noc się kończy. Nad ranem Adam w smokingu i Adam we fraku są zdobywcami.

Z WIOSŁEM W RĘKU

(Dokończenie)

PRZEŁOMEM STRYJA PRZEZ KARPATY

Wody w Stryju w dalszym ciągu mało, zato kamieni i szypotów coraz więcej. Nieco otuchy wlewają jednak w serca nasze dwie tratwy spływające w dół, które minęły nas podczas przygotowań do odjazdu. Skoro tratwy idą, to i kajak przejść musi, rozumuję logicznie. Zaglądam do moich notatek trasowych i czytam: „Tartak w Rybniku na prawym brzegu. Uwaga. Na zakręcie jechać nurtem, głazy!" Ładny bal — myślę — jeżeli to co było, to dla autora przewodnika był kompot, to jak wyglądają według niego głazy? Odpowiedź na to naiwne pytanie nie daje na siebie długo czekać, gdyż po kilkunastu minutach wiosłowania dochodzi do naszych uszu jakiś daleki pomruk, a po chwili szum i grzmot rozbijającej się za najbliższym skrętem wody. W miarę jak zbliżamy się szum rośnie, a ja czuję lekkie ściskanie w dołku i przyspieszone tętno serca. A może by tak obnieść?... Lecz zanim zdążyłem bliżej zastanowić się nad urzeczywistnieniem tego małodusznego projektu, było za późno, bo oto kajak, znalazłszy się raptem na tarasowatej pochyłości, skoczył naprzód jak koń podcięty batem i wypadłszy z za zakrętu dał nura dziobem w zbałwanioną kipiel, przetykaną tu i ówdzie cielskami głazów czerniejących złowieszczo pośród tego białego piekła. Rozpaczliwe pociągnięcie prawem wiosłem przenosi mnie o włos od kamienia, który ze złowieszczym chrobotem ociera się o prawą burtę. W tej samej chwili wyrasta przedemną drugi głaz, który sam nie wiem jakim cudem udaje mi się wyminąć. Przez głowę przelatuje tysiąc myśli równocześnie. Ale gdzież u djabła tratwy? Jak one przeszły przez ten warjacki próg? Ale otóż i one. Z piany, tryskającej dwumetrowemi fontannami w górę wyłania się przed samym dziobem kajaka bezładny stos zwalonych na kupę i obtłukiwanych o głazy belek, z któremi prąd igra jak z garścią zapałek. Ręce pracują automatycznie, dokazując istnych cudów wysiłku, aby nie tylko utrzymać w równowadze tańczący wśród kipieli kajak, ale prócz tego przeprowadzić go przez wąską gardziel pomiędzy szczątkami zgruchotanej tratwy a złomiskami przybrzeżnych głazów. Wszystko to dzieje się szalenie szybko, znacznie szybciej niż to wygląda z opisu. Tempo jazdy dochodzi do 20 km/godz., a na twarzach czujemy doskonale prąd powietrza, wywołany szybką jazdą. Poszczególne wrażenia oddzielają od siebie tylko ułamki sekund. Ledwo minąłem ostatnią, sterczącą z wody belkę tratwy, otrzymuję jedno i drugie potężne uderzenie w dno kajaka, które o mało nie wyrzuca mnie do wody z łodzi, która zakręciła się jak bąk na głazie ukrytym pod samą powierzchnią wody. Teraz to już chyba koniec zabawy, ryby będą miały ze mnie pociechę jak amen w pacierzu! Lecz nie, potężna fala, uderzając w bok kajaka nie wywraca go lecz zmywa lekko jak piórko na spokojną wodę, gdzie już tylko lejowisko wiru obraca mnie majestatycznie dokoła, aby po chwili wynieść mnie na wodę cichą jak na stawie. Cała ta przeprawa nie trwała dłużej jak kilkanaście sekund, choć napozór wydała się wiecznością. Gdy niebezpieczeństwo już minęło, przychodzi oczywiście rekcja i nerwowe drżenie wszystkich mięśni po szalonym wysiłku zarówno fizycznym jak i nerwowym. Ocieram z czoła krople potu i głęboko oddycham. Jestem tak oszołomiony, że zapominam zupełnie o tem, aby chwycić aparat i odfotografować przewagę mego towarzysza, który po kilku podobnych jak moje perypetjach znajduje się zdrów, cały i względnie suchy obok mnie.



Gumowe powłoki naszych kajaków stają się coraz bardziej „piegowate" od nalepionych plasterków gumy

Prądowiska i głazy, które poprzednio tak nas denerwowały nie robią zato na nas po Rybniku żadnego wrażenia. Przemykamy się przez nie prawie gładko, chrobocząc tylko tu i ówdzie dnami kajaków o ostry żwir, który zdziera gumę powłoki jak tarką. Toteż na każdym prawie postoju reperujemy je jaknajstaranniej, a powłoki stają się skutkiem tego coraz bardziej „piegowate" od nalepionych plasterków gumy.

Słońce, chyląc się ku zachodowi jak olbrzymia, złota pomarańcza, chowa się raptem za zbocze, a na dolinę Stryja zapada szybko zmierzch, zmuszając nas do lądowania tuż za wsią Sopot. Żadne określenie nie jest zdolne oddać tej rozkoszy, jakiej doznawaliśmy, rozciągnąwszy się na miękich materacach gumowych i otulając w śpiwory po dniu, pełnym wysiłków i denerwujących wrażeń.

Na parę godzin przed świtem budzi mnie ze snu monotonne bębnienie kropel deszczu po napiętem płótnie namiotu. Zawijam się szczelniej w śpiwór i w głębi ducha cieszę się myślą, że wobec tego nie będzie trzeba tak wcześnie zrywać się i że deszcz — poczciwina pozwoli mi odespać dokumentnie wczorajsze wrażenia. Niestety przyroda pod tym względem mocno przeholowała w łaskawości, gdyż przez cały boży dzień lało jak z cebra, przed godziną piątą po południu nie było nawet mowy o wytknięciu nosa z pod namiotu. Mimo spóźnionej pory ruszyliśmy jednak w drogę, aby po zaledwie dwuch godzinach wiosłowania wylądować pomiędzy Podhorodcami a Kruszelnicą. Ledwo postawiliśmy namiot, niebo otworzyło znowu swe upusty i prało w nas do północy rzęsistą ulewą. Niebo zasnuły na całej szerokości ciężkie ołowiane chmury, a z oddali, najwpierw cicho, a potem coraz to głośniej i natarczywiej zaczęły przewalać się pomruki nadchodzącej burzy. Mimo deszczu, powietrze jest ciężkie i parne. Cisza panuje zupełna, a wśród niej tylko gęste i grube krople deszczu wybijają na płótnie miarowy rytm. Lecz cisza ta nie trwa długo, gdyż oto nadleciał pierwszy podmuch, zatargał płótnem namiotu i podniósł przed sobą tumany dżdżu, chwycił za włosy sosny i świerki prastare i kazał im bić pokłony do ziemi. Wtem aksamitno czarną ciemność nocy rozdziera fioletowo niebieskie światło błyskawicy, a tuż za nią, poprzedzony charakterystycznym odgłosem jakby dartego płótna, wali się potężny grom, którego basowe echo podają sobie po wielekroć okoliczne wierchy. Jeszcze ostatni pomruk oddalającego się grzmotu nie rozpłynął się w dolinie, gdy na granatowem niebie rysuje się drugi i trzeci zygzak. Błyskawice następują tak szybko jedna po drugiej, że w namiocie robi się jasno jak w dzień. Nad nami rozszalała się piękna w swej potędze, czerwona burza górska. O spaniu nie było mowy. Do późna w noc siedzieliśmy przytuleni do siebie, wpatrując się przez uchylone płótno namiotu w to igrzysko żywiołów.

Wczesnym rankiem budzi nas słońce, a czyste, bez jednej

chmurki niebo zapowiada na czas dłuższy piękną pogodę. Korzystamy też z niej skwapliwie, aby w ten sposób nadrobić stracony podczas dwuch dni poprzednich czas. Spieszy się nam tem więcej, że jeszcze tego samego dnia musimy być w Stryju, gdzie kończy się pierwsza część naszej eskapady. Bystrza i kamieniste szypoty następują teraz po sobie prawie bezpośrednio, trzymając nasze nerwy w ustawicznem napięciu. Do najniebezpieczniejszych przejazdów tego dnia zaliczyć muszę Kruszelnicę, gdzie na przestrzeni jednego kilometra różnica poziomów wynosi kilkanaście metrów dzięki następującym po sobie bezpośrednio trzem tarasowatym i silnie nachylonym spadkom, dalej Bubniszcze, gdzie na łatwym na pozór szypocie czychają na kajakowca płaskie, lekko nachylone głazy, ukryte pod samą powierzchnią wody i dla tego trudne do spostrzeżenia i wyminięcia, a wreszcie Korczyn, gdzie Stryj najpierw dzieli się na dwa ramiona, a potem wpada do wąskiej na kilka metrów i silnie nachylonej rynny, w której wysoka na metr i więcej fala zalewa nieprzygotowanego kajakowca przewalając się przez pokład. Dało się to mnie szczególnie we znaki, gdyż, nie spodziewając się tak wysokiej fali, nie zapiąłem fartucha i nabrałem odrazu kilkadziesiąt litrów wody. Trzeba więc było znowu zatrzymywać się na parę godzin i suszyć na słońcu przemoczone rzeczy.

Wpadający do Stryja pod Synowódzkiem Opór, poprawia sytuację o tyle, że teraz mamy przynajmniej wody pod dostatkiem i na tarasowatych bystrzach nie potrzebujemy obawiać się kamieni. Tu jednak kończy się już przełom Stryja przez Karpaty, których zbocza szybko zostają za nami. Krajobraz zmienia się nie do poznania, gdyż brzegi stają się teraz beznadziejne płaskie i jakby wymarłe. Nigdzie ani strzępka zieloności, a oba brzegi wysypane są drobnemi kamieniami. Dopiero od Hurniów zaczyna się ukazywać tu i ówdzie skąpo rosnąca wiklina, przeświecająca łysinami kamienistych pustkowi. Koryto rozlewa się szeroko, dzieląc na liczne odnogi, wśród których nie łatwo odnaleźć właściwą drogę i nie zabrnąć w płycizny. Toteż z westchnieniem ulgi witamy około godziny piątej po południu most drogowy w Stryju, a zarazem kres pierwszej części naszej wyprawy. Dalsza droga powiodła nas jeszcze dalej do ujścia Stryja do Dniestru, a potem Dniestrem do Zaleszczyk, oraz Seretem z Czortkowa do Kasperowiec. O losach tej dalszej drogi opowiem jednak innym razem.



ROZKOSZE WEEK-END'U

Swoim porządkiem, pomysłowy naród ci Anglicy. Wymyślili już angielską sobotę, bekony, spleen, specjalną angielską chorobę, oni również wykombinowali week-end.

Co to jest ten week-end?

Mój przyjaciel, Kazio Krukowski, powiedziałby, że człowiek z miasta, mieszczanin idzie sobie robić wieśniaka, chamusia ze wsi. Możliwe.

W sobotę, po biurze należy włożyć czyste mankiety, zmienić poplamiony atramentem półkoszulek, kupić w Ziemiańskiej pięć ciastek z kremem (pani Jola uwielbia tylko ciastka z kremem), wykupić bilecik trzeciej klasy do Otwocka, Pyr czy Falenicy i już jedzie się, jak król, week-endować.

Pojechałem i ja. Wprawdzie nieco kremu pozostało na moich nowiuteńkich spodniach w pepitę, ale szczęśliwie jakoś ocalały (i pepita i ciastka). Na obiad pani Jola dała grochówkę i wieprzowe kotlety. („Nie ma pan pojęcia, jak tu trudno o jarzyny i kurczęta! Z Warszawy musimy sprowadzać"). Po obiedzie starsze towarzystwo zasiadło do bridge'a. My, młodzież polska, udaliśmy się na sąsiednią polanę. Dla partji siatkówki tudzież godziwego flirtu.

Z zapałem uprawialiśmy i jedno i drugie, kiedy po chwili z za drzew ukazała się stara cyganka z niemowlęciem w ramionach.

— Ach, patrzcie, wróżka! — zawołała panna Muka. — Sprowadźcie-ż ją czemprędzej! Wczoraj przepowiedziała naszej pokojówce fantastyczne rzeczy. I marjaż jej wyszedł i pieniądze. I nawet gruba nieprzyjemność w sobotę. I faktycznie — ta niezgraba stłukła dziś pamiątkowy wazon z sewrskiej porcelany, który tatuś okazyjnie kupił na licytacji w Pałacu Sztuki.

Wobec tak jawnego dowodu jasnowidztwa cyganki, zaprosiliśmy ją do wróżenia.

Przykucnęła na murawie, osesek samopas poczołgał się w stronę jakiegoś kwiatka, my zaś, młodzież polska, otoczyliśmy wróżkę wianuszkiem.

Więc najpierw po długiem certowaniu się uległa panna Muka.

— Przełóż panienka te karty. Dobrze. A teraz słuchaj co ci powie wróżka. Bronet jeden wychodzi z kart, któren o panience myśli. Ale on oczamy kocha, nie sercem. Więc pluń panienka na broneta, bo właśnie wychodzi nam blodyn, któren z dalekich krajów do panienki jedzie. Marjaż widzę także samo z onym blondynem. Dzieci pięcioro.

Zato pani Zuli wypadło gorzej. Okazało się czarno na białem, że mąż jej, Teofil, chociaż mazgaj i niedołęga, zdradza ją z jedną taką z baletu. Pani Zula zirytowała się i oznajmiła, że najdalej za pół godziny wraca do Warszawy. Nie chciałbym być w skórze biednego Teofila!

Przyszła kolej i na mnie. Ceregielowałem się trochę, bo nie lubię, żeby moje sprawy wywlekano przy wszystkich na światło dzienne, ale trudno.

— Czy w rodzinie jest osobnik imieniem Idzi? — spytała cyganka. — A jeżeli nie w rodzinie to może na ten przykład w bliskiem towarzystwie?

Zastanowiłem się. Idziego w rodzinie stanowczo brak. Ze znajomych — owszem. Jest Idzi, przemiły chłopak, pracuje w jednym banku. Ale cóż ma Idzi do mnie!

— Z onym Idzim w niedzielę będziesz pan na wódce. Lubisz pan bowiem baranie kotlety, wódeczność, a także samo kobiety... Panna jedna, imieniem Cecylja, ogromnie się panem interesuje, ale pan jesteś pies na kobiety, więc marjażu nie widzę... W domu choroba krewniaka jednego, ale się szczęśliwie skończy i grubsza forsa dla pana się szykuje. (Rozumiem! Wuj Mateusz, jakem wyjeżdżał, na ostatnich był nogach. Lumbago czy coś takiego. Więc pewnie wykituje, a scheda moja!)... W domu bliskie jest szczęście wielkie i niespodzianka po powrocie (cóż to znów może być za „niespodzianka"?)... Gości widzę w pana pomięszkaniu serdecznych, które pana kochajom, jak bracia rodzone...

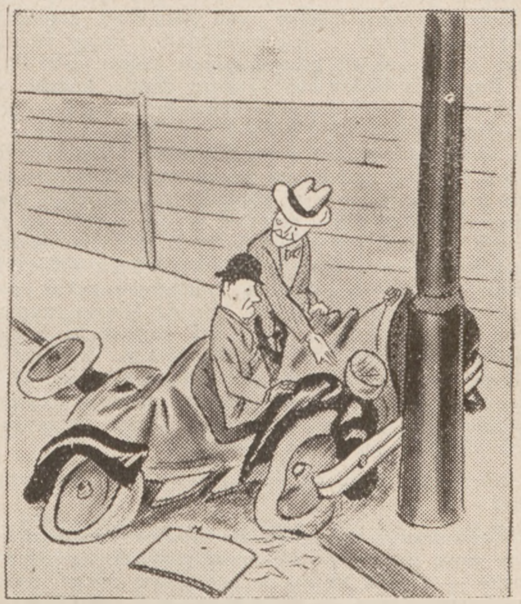
— — — — — — — — — —

Do Warszawy wróciłem o zmroku.

W domu istotnie znalazłem niespodziankę i ślad pobytu „serdecznych" gości. Wynieśli wszystko, co się tylko dało. Cudem poprostu ocalał pamiątkowy budzik i futro na małpach, co je mam po cioci Kuszpietowskiej.

Tknięty złem przeczuciem, z miejsca zatelefonowałem do wujka Mateusza. Stary ćwik sam podszedł do telefonu. Gra aktualnie w bridge'a, więc prosi nie przeszkadzać. Czuje się owszem, doskonale. Atak minął bez śladu. Dziękuje za pamięć...

Jedno sprawdziło się co do joty: z rozpaczy urznąłem się w pestkę.



Sprzedawca samochodowy:

— Mówiłem panu zgóry, że zderzak jest prima gatunek!

Obroty produkcją hodowlaną, a rentowność gospodarstw rolnych

(Wywiad z Dyrektorem Giełdy Mięsnej p. A. Jerzym Bułhakiem)

Zagadnienia, dotyczące obrotu artykułami produkcji hodowlanej zyskują coraz bardziej na aktualności. Zarówno Rząd, jak i społeczeństwo, zwłaszcza zaś sfery gospodarcze, do spraw, związanych z uporządkowaniem rynku mięsnego odnoszą się z zainteresowaniem, godnym wielkości zagadnienia. Wobec tego nie należy się dziwić, że kwestja uregulowania handlu mięsem i zwierzętami rzeznemi należy obecnie do czołowych przedmiotów zainteresowań państwowych resortów gospodarczych. Wydano w tej mierze szereg rozporządzeń, poprzedzających wielkie dzieło uzdrowienia stosunków handlowych w zakresie produkcji hodowlanej, jakim ma być projekt ustawy, opracowanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu „W sprawie uregulowania obrotów zwierzętami gospodarskiemi i mięsem".

Korzystając z okazji, że członkiem naszego Klubu jest dyrektor Giełdy Mięsnej w Warszawie p. A. J. Bułhak, — zwróciliśmy się do niego z prośbą o oświetlenie najaktualniejszych spraw z zakresu handlu artykułami produkcji hodowlanej.

— Zainteresowanie ogólne tym odcinkiem gospodarczym — mówi dyrektor Bułhak — jest zrozumiałe z uwagi na jego wielkie znaczenie w stosunkach gospodarczych Polski, jako kraju rolniczego. Produkcja hodowlana zajmuje drugie miejsce w ogólnej produkcji rolniczej i w rocznych obrotach (r. 1928 — przy cenach zapewniających rentowność hodowli) przekracza sumę 4 miljardów złotych. Odcinek ten, o ile jeszcze przed kilku laty leżał odłogiem i nie stanowił przedmiotu właściwego zainteresowania, o tyle od czasu pierwszych prób w kierunku racjonalizacji eksportu hodowlanego i zasadniczych posunięć w odniesieniu do rynku wewnętrznego — przez powołanie do życia pierwszej Giełdy Mięsnej w Warszawie w roku 1931-ym, — zwrócił na siebie uwagę tych wszystkich czynników, które są zainteresowane w podniesieniu rentowności gospodarstw rolnych. Giełda Mięsna czynna na warszawskim rynku mięsnym, który był najbardziej zaniedbany — przystąpiła jednocześnie do popularyzowania zagadnień mięsnych wszystkiemi dostępnemi środkami, wychodząc z założenia, że rynek miejscowy, jako największy, stanowi nierozerwalną część zespołu zagadnień, obejmujących całokształt spraw, leżących na płaszczyźnie obrotów produkcją hodowlaną.

— Co zostało zrobione do tej pory na warszawskim rynku mięsnym?

— Wychodząc z założenia, że handlem zwierzętami rzeznemi i mięsem mogą się jedynie zajmować jednostki zawodowo wykwalifikowane, — Giełda Mięsna w początkach swego istnienia zwróciła przedewszystkiem uwagę na stosunki personalne. Z rynku mięsnego eliminowano jednostki szkodliwe, anarchizujące stosunki handlowe, które wpływały ujemnie na stabilizację stosunków, oddziaływały fatalnie na cenę rynkową, zajmowały się handlem bez żadnych uprawnień, bez patentu i t. d.

Dla unormowania stosunków personalnych zostało powołane sądownictwo giełdowe, które oprócz wielkiego znaczenia wychowawczego dla członków Giełdy Mięsnej podnosi stopień uczciwości kupieckiej i t. d. Jawność tranzakcyj odzwierciadla istotną konjunkturę i podaż rynkową, orjentuje w zapotrzebowaniach rynku, oraz daje możność dokładnego regulowania obrotów.

Aby móc wpływać na konjunkturę w całej Polsce — obroty muszą być regulowane na całym obszarze Państwa. W tym celu powołano prowincjonalne komisje notowań cen zwierząt rzeznych i mięsa, których istnienie prawnie zabezpieczy ustawa, według projektu Ministerstwa Przemysłu i Handlu „W sprawie uregulowania obrotów zwierzętami gospodarskiemi i mięsem".

Pragnąc zdać sobie sprawę z całokształtu stosunków handlowych artykułami produkcji hodowlanej — Giełda Mięsna przeprowadziła dokładne badania nad niedomaganiami tego handlu, biorąc za podstawę stan obrotów na rynku wewnętrznym i eksport hodowlany. O podniesieniu rentowności gospodarstw rolnych będzie można mówić wówczas, gdy zostanie zwiększona pojemność rynku wewnętrznego i gdy wyzyskamy wszystkie możliwości eksportowe. Należy zatem szukać nowych rynków zbytu i w miarę sił utrzymywać rynki już istniejące. Dla zwiększenia pojemności rynku wewnętrznego należy prowadzić odpowiednią propagandę, ponadto zaś trzeba usunąć istniejące niedomagania przez organizację podaży i przystosować hodowlę do potrzeb rynkowych.

— Jak się przedstawia stan ogólnej konsumcji mięsa w kraju?

— Stan spożycia mięsa wołowego w całym kraju wynosi 205 milj. kg. rocznie, co daje 1.300.000 sztuk bydła, mięsa wieprzowego 325 milj. kg., co wynosi 4 miljony sztuk. Średnia wewnętrzna konsumpcja roczna na głowę ludności w/g Gł. U. St. 1932 r. — wynosi: mięsa wołowego 6,6 kg., cielęcego 1,6 kg., wieprzowego 10,5 kg., baraniego 0,23 kg. i końskiego 0,02. W porównaniu z innemi krajami podane cyfry są znikomo nikłe.

— Ile rocznie eksportujemy?

— W roku 1932-im wywieźliśmy zaledwie żywca 256.207 szt. za 29.437.000 zł., mięsa 42.544 kwintali za 4.916.000 zł., przetworów mięsnych 615.363 kwintali, za 87.657.000 zł., oraz surowców ubocznych produktów uboju 850.836 kwintali za 144.324.000 zł.

Stanowi to — mimo słabego wyzyskania naszych możliwości w tym zakresie około 14% całego eksportu polskiego.

Z powyższych danych wynika, że reorganizacja wewnętrznego rynku mięsnego i szukanie nowych rynków eksportowych dla artykułów produkcji hodowlanej są konieczne dla celów gospodarczych Państwa.

W pracach, zmierzających do uregulowania rynku wewnętrznego, wraz z Giełdą Mięsną winny brać udział organizacje i samorządy gospodarcze, przy poparciu zainteresowanych czynników urzędowych.

Istnieje bowiem wiele spraw, wymagających szybkiego załatwienia w dziedzinie produkcji hodowlanej i stosunków handlowych. Dla zwiększenia konsumpcji wewnętrznej należy zmniejszyć rozpiętość cen, a to jest możliwe przy wyrugowaniu zbędnego pośrednictwa, zmniejszeniu opłat przewozowych, zmniejszeniu kosztów uboju i likwidacji nadmiernych zarobków samorządów miejskich, które do tej pory swoją rolę na rynku rolniczym uważały za przywilej i źródło dochodów, a nie źródło obowiązków i odpowiedzialności.

Dla zwiększenia eksportu niezbędna jest poprawa hodowli, zmniejszenie kosztów przewozowych i udział w eksporcie jednostek wyrobionych zawodowo, oraz firm silnych finansowo. Konieczne jest też ciągłe poszukiwanie nowych rynków zbytu i dążenie wszelkiemi możliwemi środkami do utrzymania rynków, dotychczas obsługiwanych przez polski eksport hodowlany.

— Wiadomo nam, że p. Dyrektor był uczestnikiem polskiej delegacji handlowej, która bawiła w Moskwie, w lutym b. r. Jakie rezultaty zostały osiągnięte w dziedzinie wywozu naszej produkcji rolnej do Sowietów?

— Podpisana została w Moskwie umowa, przewidująca wywóz tych artykułów do Sowietów na sumę stałą 325.000 rubli w złocie (1,5 miljona złotych) oraz w rezerwie na sumę 725.000 rubli w złocie (3,5 miljona złotych). Nasz wywóz hodowlany do Sowietów przy dobrej konjunkturze może się systematycznie zwiększać, ze względu na naturalne warunki, sprzyjające wymianie towarowej między Polską i Z. S. S. R.

Zbliżone warunki klimatyczne i geograficzne, stara tradycja handlowa, datująca się jeszcze z przed wojny, w zakresie wzajemnej wymiany płodów rolnych między byłem Królestwem Kongresowem a Rosją Centralną i t. d. — ułatwiają rozwój stosunków handlowych na polu rolniczem między Polską i naszym wschodnim sąsiadem.

W wyniku starań Giełdy Mięsnej wprowadzono poraz pierwszy nomenklaturę rolniczą do planu wymiany handlowej między Polską a Z. S. S. R. na liście eksportowej „Sowpoltorgu".

Należy się liczyć bardzo poważnie z tem, że w najbliższym czasie zapotrzebowanie Z. S. S. R. na nasze produkty hodowlane znacznie wzrośnie, o czem świadczy choćby fakt rozbudowy warsztatów przemysłowych dla przetwórstwa mięsnego na terenie całej Rosji Sowieckiej. Ponadto Z. S. S. R. opracował plan hodowlany dla bydła rogatego, obejmujący 16 ras, plan hodowlany dla trzody chlewnej, w którym przeważa wielka biała rasa angielska.

Zarówno plan hodowlany dla bydła jak i trzody chlewnej przewiduje import gatunków materjału zarodowego, którego mamy pod dostatkiem.

W kierunku zatem wywozu hodowlanego do Sowietów istnieją możliwości na wielką miarę zakrojonego eksportu.

KONKURS FOTOGRAFICZNY

Wobec licznych listów P. T. Czytelniczek i Czytelników, którzy, pragnąc wziąć udział w naszym 1-szym Wielkim Konkursie Fotograficznym, nie zdążyli jeszcze przygotować odpowiednich odbitek, Redakcja „Turysty i Auta" zdecydowała się przedłużyć termin nadsyłania zdjęć do dnia 1 listopada r. b.

Szczegółowe warunki konkursu podaliśmy w Nr. 1 szym naszego pisma z dnia 15 września.

W numerze 3 „Turysta i Auto" nadesłane zdjęcia zostaną reprodukowane i załączony zostanie kupon do głosowania przez Czytelników.

Prócz ogłoszonych już nagród jako to 1) aparat fotograficzny „Kodak", 2) Pióro wieczne z firmy A. Szuster, Ossolińskich 1, 3) 3 książki podróżnicze, 4) rakieta firmy „Olmar", 5) roczna prenumerata „Turysty i Auta", znana stuletnia fabryka czekolady Fuchsa zaofiarowała jako nagrodę indywidualną—bombonierkę czekoladek.

KUPON I szy Konkurs Turysty i Auta
Najlepsze zdjęcie wakacyjne!

ST. BIERNACKI

BRIDGE I ROZRYWKI UMYSŁOWE

I. ZADANIE BRIDGE'OWE

	B	
	♠ A 7 6 3 ♥ 10 4 2 ♦ 10 ♣ A D 10 9 2	
X ♠ D 9 8 6 ♥ 9 8 4 ♦ K W 9 ♣ W 8 7		V ♠ K W 10 5 4 2 ♥ 7 ♦ 7 6 2 ♣ 6 5 3
	A ♠ — ♥ A K W 6 5 ♦ A D 10 5 3 ♣ K 4	

X wychodzi i bierze jedną lewę. Atu kier.

NA STACJI KOLEI PODZIEMNEJ

Na dwutorowej stacji kolei podziemnej zmontowano dzwonek, który miał dzwonić przez cały czas, gdy pociąg stoi na stacji.

Na stację przychodzi z północy pociąg co trzy i pół minuty i po pół minutowym postoju rusza dalej, a z południa — co 4 i pół minuty i po półminutowym postoju odchodzi. Tym sposobem na jednym torze między odejściem jednego pociągu, a nadejściem następnego upływa 3 minuty, a na drugim — 4.

Wskutek błędu instalatora dzwonek dzwonił tylko wtedy, gdy oba tory były na stacji zajęte postojem. Rozpoczynając zadanie od godziny „0", gdy za trzy minuty ma nadejść pociąg z północy, a za cztery z południa, odpowiedzieć na następujące pytania:

Czy w ciągu godziny od „0" do 1-ej dzwonek zadzwoni, a jeżeli tak, to ile razy i ściśle o której?

* * *

Za najlepsze rozwiązania Redakcja przeznacza 3 nagrody w postaci książek beletrystycznych.

KRADZIONE NIE TUCZY

Pewna, jeszcze młoda pani, licząca lat .....dzieści i dwa, strasznie bała się utyć. Aby zachować piękną linję, tańczyła do upadłego, uprawiała sporty, turystykę i... głodziła się tak okrutnie, że czasami na widok jakiegoś smacznego kąska wpadała w omdlenie...

Od pewnego jednak czasu zauważyłem, że, nie przybierając na tuszy, męczennica mody nabrała sił i otuchy do życia, zdrowia i humoru.

Na pewnej wspólnej wycieczce samochodowej przyłapałem ją, jak białemi ząbkami chrupała smacznie... moją własną tabliczkę czekolady, bez której turysta nie jest turystą.

— Brawo! — zawołałem ubawiony — więc już nie boi się Pani utyć?!

— Owszem, boję się...

— A ta czekolada?

— To przecież pańska czekolada, nie moja. Ukradłam ją panu...

— Nie rozumiem!

— A „kradzione nie tuczy". Postępuję tak na każdej wycieczce — z waliz lub kieszeni moich sąsiadów kradnąc „Czekoladę Turystyczną" Fuchsa, bo trzeba Panu wiedzieć, że czekolada „Turystyczna" z godłem Polskiego Touring Klubu jest robiona w 2-ch rodzajach „mleczna" i deserowa. Mleczna jest robiona na świeżem niezbieranem mleku, a nie na proszku mlecznym, bogata w witaminy, jest posilna, odżywcza i nie tuczy. Deserowa zaś odznacza się miłym smakiem i aromatem i jest robiona z wysokowartościowego ziarna kakaowego, przyczem cena bez różnicy gatunku wynosi za 100 gr. tabliczkę 80 groszy. *K.*

ODPOWIEDZI REDAKCJI

JWP. Konstancja Grzesikowa we Lwowie. Spieszymy podziękować WPani za miłe i serdeczne słowa zachęty. Nie wątpimy, że za przykładem Sz. Pani, pismo nasze zainteresuje licznych zwolenników turystyki. Prosimy o rozpowszechnienie swej cennej opinji wśród swoich znajomych i sądzimy, że będzie to dla nas najlepszą propagandą.

JWP. Marta Bujalska w Warszawie. Dziękujemy. Nie skorzystamy.

JWP. S. Zalewski w Lublinie. Prosimy w tej sprawie porozumieć się z naszą administracją, której list Sz. Pana przekazaliśmy.

JWP. A. Strzelecki m. Borzykowo. Fotografję na konkurs należy nadesłać w dowolnym formacie, nie mniejszym jednak jak 6 × 9. Odbitki wykonać należy na papierze błyszczącym. Konkurs został przedłużony. Termin nadesłania zdjęć upływa z dniem 1 listopada r. b.

JWP. Z. Szwarc w Poznaniu. W tej sprawie należy zwrócić się do delegatury P. T. Klubu. Poznań, Plac Wolności 19 „Adria".

Bratnia Pomoc Studentów W. S. H. w Poznaniu. Prośbę WPanów, wyrażoną w liście z dn. 28/9, załatwiamy przychylnie.

JWP. Stanisław Latawiec, Bielsko. Myli się Sz. Pan, sądząc, że tylko posiadanie własnego auta lub motocykla predysponuje do członkostwa Polskiego Touring Klubu. Klub liczy około 10.000 członków, a własne maszyny posiadają członkowie sekcji samochodowej.

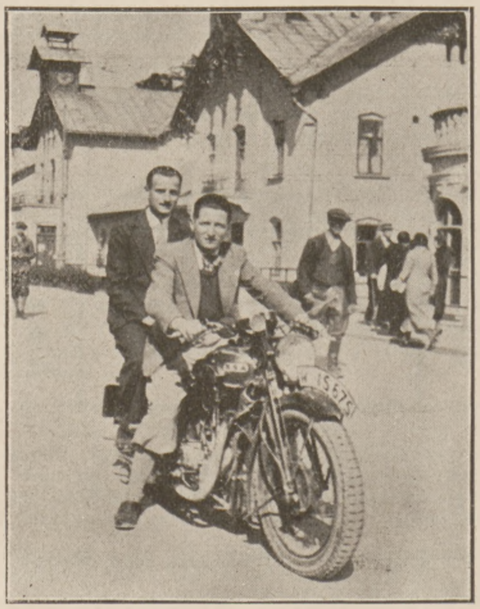
Klub nasz posiada również inne sekcje, jak narciarska, kajakowa etc.

Za wyrazy uznania najuprzejmiej dziękujemy. Dążymy do dalszego udoskonalenia naszego pisma.

JWP. Zbigniew Ujejski w Warszawie. Członkowie Polskiego Touring Klubu korzystają z następujących przywilejów: zniżka kolejowa (33%); zniżki w hotelach, kinach i w firmach handlowych; udział w wycieczkach i imprezach, podejmowanych przez P. T. Klub; bezpłatne otrzymywanie „Turysty i Auta"; udział w rozrywkach towarzyskich P. T. Klubu (bridge codzienny w salonach Klubu, dancingi etc.); korzystanie z czytelni i restauracji klubowej. Ponadto członkowie P. T. Klubu mają możność korzystania ze szczególniejszych ulg w uzdrowiskach zakontraktowanych przez P. T. Klub i jego delegatury.

P. S. Redakcja zawiadamia, że zawsze chętnie służyć będzie na tem miejscu wszelkiemi informacjami i kwestjami na pytania Sz. Czytelników i Czytelniczek.

Z TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ



Członek P. T. Klubu p. Roman Kranc (dyr. kina Casino) odbył w tych dniach na motocyklu B. S. A. wycieczkę z Warszawy do Krynicy i z powrotem, oddając naszej redakcji pozdrowienia od licznych zwolenników i przyjaciół pisma „Turysta i Auto".

WIADOMOŚCI KLUBOWE

KOMUNIKATY ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Akcja propagandowa zagranicą.

W ostatnim miesiącu dało się zauważyć wzmożone zainteresowanie się zagranicy Polską.

Polski Touring Klub otrzymał szereg listów z prośbą o literaturę propagandową i fotografje z Polski od Klubów turystycznych w Anglji, Belgji, Holandji i Japonji. Charakterystycznym był list ucznia szkoły w Sydney (Australja), który prosi o bliższe wiadomości o Polsce, ponieważ cała jego klasa zainteresowała się lekcją historji i geografji naszego kraju, a bliższych materjałów o Polsce w Australji nie posiadają.

We wszystkich tych wypadkach Polski Touring Klub, wypełniając swą misję propagandową, wysłał obfite materjały i broszury o Polsce.

WIZYTA WICEPREZESA ZARZĄDU GŁÓWNEGO P. T. KLUBU W LONDYNIE.

Wiceprezes Zarządu Głównego P. T. Klubu p. St. Reszczyński złożył oficjalną wizytę Zarządowi The Automobile Association w Fanum House w Londynie, gdzie był bardzo serdecznie podejmowany.

W odpowiedzi na wysłane podziękowanie, nadesłał Sekretarz Generalny tego Towarzystwa na ręce Wiceprezesa Klubu list treści następującej:

Londyn, 16. 9. 1933.

JWPanie Prezesie,

Dziękuję WPanu za list z dnia 8 b. m. i raz jeszcze stwierdzam, że wielką dla nas przyjemnością była wizyta JWPana w Fanum House. Nie umiem dostatecznie wyrazić jak miłą jest dla nas każda okazja stykania się z naszymi przyjaciółmi z A. I. T.

Równocześnie dziękuję JWPanu serdecznie za złożone nam życzenia z okazji naszego półmiljonowego członka i jakkolwiek dumni jesteśmy z rozwoju naszego Klubu, nie zapominamy, że jesteśmy tylko jedną z wielu organizacji, a każda z nich ma poważne zadanie do spełnienia we własnym kraju.

Żywimy głęboką nadzieję, że turystyka międzynarodowa rozwijać się będzie z roku na rok i że w konsekwencji wielu członków naszej organizacji zwiedzi Wasz kraj, podczas gdy Wasi członkowie odwiedzą nas w Anglji.

W tej nadziei proszę Pana, Szanowny Panie Prezesie, o przyjęcie wyrazów mego głębokiego szacunku.

(—) Stenson Cooke m. p.
Sekretarz Generalny.

WIZYTA WICEPREZESA P. T. KLUBU W BRUKSELI.

Wiceprezes Zarządu Głównego p. S. Reszczyński złożył podczas swej bytności w Belgji wizytę w Touring Club de Belgique.

Pan Paul Duchaine, sekretarz Generalny Klubu, podejmował naszego WPrezesa b. serdecznie i wyraził podziękowanie za złożenie wizyty, która jest pierwszą od chwili powstania P. T. Klubu i wciągnięcia naszej organizacji do rodziny międzynarodowej.

NADANIE ODZNAK PAMIĄTKOWYCH POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu uchwalił nadać odznaki pamiątkowe Klubu kap. S S „Kościuszko" panu E. Borkowskiemu, pierwszemu mechanikowi tegoż statku p. P. Rutkowskiemu, oraz pierwszemu oficerowi S S „Polonia" p. J. Gottschalkowi.

MIANOWANIE NOWYCH DELEGATÓW.

P. Dr. Z. Cichowicz mianowany został Delegatem powiatowym Polskiego Touring Klubu na obwód powiatu pleszewskiego.

P. inż. Witold Gąsiorowski mianowany został Delegatem miejscowym Polskiego Touring Klubu w Kielcach.

Wobec ustąpienia p. inż. Gizbert Studnickiego ze stanowiska Delegata Polskiego Touring Klubu w Tarnowie, funkcje Delegata objął p. inż. M. Krzetuski.

NOWE ZNAKI NA SAMOCHODY.

Są już do nabycia nowe znaki klubowe na samochody w cenie zł. 18.—.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu wzywa wszystkich pp. członków, aby zaopatrzyli swe wozy w znaki klubowe, — które reprezentują na zewnątrz liczebność Klubu, oraz są najlepszą legitymacją pozwalającą uzyskać wszędzie w podróży ulgi, ułatwienia oraz pomoc ze strony innych członków Klubu.

DO P. P. CZŁONKÓW.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu prosi pp. Delegatów, oraz wszystkich pp. członków Klubu, o łaskawe nadsyłanie wiadomości z życia Klubu w celu zamieszczania w komunikacie klubowym.

Prosimy pp. Członków o łaskawe podawanie zmian adresu, gdyż brak właściwych adresów powoduje przerwy i opóźnienie w dostarczaniu pisma.

ANKIETA ZIMOWA.

Polski Touring Klub, pragnąc uławić swym członkom wyjazdy zimowe i zapewnić im pobyt w miejscowościach klimatycznych na dogodnych warunkach—prosi członków o doniesienie Klubowi dokąd zamierzają i pragną wyjechać w sezonie zimowym.

Powyższe wiadomości umożliwią Klubowi uzyskanie specjalnych zniżek dla swych członków.

Listy prosimy kierować pod „SEZON ZIMOWY" — Polski Touring Klub, Warszawa, ul. Kredytowa Nr. 5.

NARCIARZE W POLSKIM TOURING KLUBIE.

Polski Touring Klub przystąpił do organizacji „Sekcji Narciarskiej". Wszystkich zainteresowanych uprasza się o zgłaszanie swego udziału do sekretarjatu Polskiego Touring Klubu.

KOMUNIKAT DELEGATURY OKRĘGOWEJ W WILNIE.

Delegatura Okręgu Północnego, mieszcząca się w Wilnie przy ul. Mickiewicza 11, podaje do wiadomości, że obowiązki Delegata na Województwo Nowogródzkie, z siedzibą w Nowogródku, ul. Kościelna 61, objął p. inż. Franciszek Wiśniowski, oraz Delegata na Województwo Wileńskie, z siedzibą w Wilnie, ul. Mickiewicza 11, objął p. M. Waligóra.

Na listę hoteli udzielających zniżek członkom Polskiego Touring Klubu wciągnięte zostały:

Hotel George'a, Wilno, ul. Mickiewicza 20, zniżka 20%. Hotel Europejski, Wilno, ul. Dominikańska 1, zniżka 10%.

Restauracja Bristol, Wilno, ul. Mickiewicza 22, udziela członkom 10% zniżki.

Firma artykułów kosmetycznych i perfumeryjnych J. Prużan w Wilnie, Mickiewicza 15, udziela członkom zniżki 10-cio procentowej.

WIADOMOŚCI DROGOWE

POWIAT POZNAŃ.

a) Przebudowa nawierzchni na drodze wojewódzkiej Stęszew — Buk na odcinku Stęszew — Wielka Wieś. Czas trwania robót do 10 listopada r. b. Ruch kołowy drogą objazdową nieumocnioną.

b) Przebudowa nawierzchni na drodze państwowej trakt poznański na odcinku Swarzędz — Poznań. Czas trwania robót do 31 października r. b. Ruch kołowy na miękiej części drogi.

POWIAT ŚREM.

Droga powiatowa Kórnik — Mosina zamknięta aż do odwołania. Objazd przez Mieczewo i Radzewice.

POWIAT KONIN.

Utrudniona komunikacja na kilometrze 205 drogi państwowej trakt poznański od miasta Konina do wsi Czarków (600 m.). Czas trwania utrudnienia komunikacji aż do odwołania.

POWIAT SUWAŁKI.

Most w Głębokim Brodzie na drodze wojewódzkiej pomiędzy Sejnami i Augustowem (klm. 119) został zamknięty dla ruchu. Komunikacja odbywa się po moście objazdowym, znajdującym się w miejscu.

POWIAT WARSZAWA.

a) Ruch na drodze powiatowej Okólnej został zamknięty na klm. 1-szym i 2-gim aż do odwołania. Objazd traktem Gocławek — Okuniew do Rembertowa i dalej drogą wzdłuż toru kolejowego do traktu Okólnego.

b) Na trakcie wojewódzkim Warszawa — Pruszków — Żyrardów na 3-im i 4-ym klm. zamknięty ruch aż do odwołania. Objazd drogą Raków — Skorosze — Czechowice — Szamoty.

POWIAT TARNÓW.

Z powodu złego stanu mostu na Białej w Tuchowie na drodze państwowej Kielce — Leluchów, komunikacja na tym moście jest dozwolona tylko dla pojazdów o wadze nieprzekraczającej łącznie z ładunkiem 4.000 kg. — Komunikacja wozów o większym ciężarze odbywa się z Tarnowa drogą przez Zakliczyn i Gromnik.

POWIAT NOWY SĄCZ.

Most na Popradzie w Biegonicach na drodze wojewódzkiej Nowy Sącz—Szczawnica został zamknięty aż do odwołania. Objazd z Nowego Sącza przez most na Dunajcu — Chełmiec Polski — Podgrodzie — Gołkowice.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES TURYSTYCZNY.

W chwili gdy nasz numer oddajemy do druku, obraduje jeszcze na Kapitolu w Rzymie Międzynarodowy Kongres Turystyczny, zwołany przez Alliance Internationale de Tourisme.

Związek ten, obejmujący 88 instytucyj, reprezentuje 47 państw i obraduje corocznie w innym kraju, rozpatrując zasadnicze postulaty turystyki międzynarodowej i ułatwiając współżycie między poszczególnemi państwami przez wymianę wzajemnych zapatrywań i pośredniczenie w zawieraniu umów.

Polska reprezentowana jest w Alliance przez Polski Touring Klub a delegatem jego na obecnym Kongresie jest Dr. Józef Szelchauz, generalny Delegat Klubu na Włochy.

Włosi opracowali bogaty program uroczystości związanych ze zjazdem i nie ograniczając się do pokazania delegatom Rzymu, urządzili wspólną wycieczkę do Neapolu, Amalfi, Pompeji i Capri. Ponadto uczestnicy zwiedzili wystawę faszystowską i wzięli udział w licznych bankietach i przyjęciach.

Wśród obfitej literatury propagandowej, przygotowanej dla delegatów przez ENIT wyróżniają się liczne wydawnictwa o Polsce i barwne afisze miast, umieszczone tam staraniem Polskiego Touring Klubu.

Najważniejszymi postulatami Kongresu są: Projekt międzynarodowej wystawy turystycznej w roku 1934 w Barcelonie, zaprowadzenie tryptyków na terenie Rosji Sowieckiej, projekt budowy szosy samochodowej z Londynu do Stambułu, turystyka lotnicza, nowe wydawnictwa turystyczne etc.

Rezultaty obrad podamy w następnym numerze.

LICZBA CZŁONKÓW THE AUTOMOBILE ASSOCIATION

w Londynie, osiągnęła cyfrę pół miljona.

Zaprzyjaźniona z Polskim Touring Klubem instytucja The Automobile Association w Londynie zamknęła listę członków w sierpniu r. b. cyfrą 500.000.—.

Należy zaznaczyć, że pięćsettysięczny członek zapisał się w dniu wizyty naszego Vice-Prezesa w Fanum House w Londynie.

DROGA ŻEGIESTÓW — PIWNICZNA.

W dniu 14 września br., odbyła się konferencja w Żegiestowie Zdroju pod przewodnictwem Starosty nowosądeckiego Dra Macieja Łacha, na której założono spółkę drogową, mającą na celu budowę drogi automobilowej od Żegiestowa-Zdroju do Piwnicznej. Na konferencji tej byli obecni: posłowie Inż. Jan Brzozowski, prof. Gdula i Potoczek, burmistrzowie miast położonych w dolinie Popradu i naczelnicy wszystkich zainteresowanych gmin jak również przedstawiciele kolei, nadleśnictwa w Muszynie, Komisji Zdrojowej i t. p.

Przez rozpoczęcie budowy tej drogi udostępni się dla ruchu automobilowego wszystkie miejscowości uzdrowiskowe i letniskowe, położone w dolinie Popradu. Droga ta jako jedna z najpiękniejszych w Polsce będzie miała wybitne znaczenie gospodarcze dla całego Podhala oraz skróci obecną drogę prowadzącą przez Krynicę.

„PO SŁOŃCE I OWOCE POŁUDNIA"

pod tem hasłem urządza Polski Touring Klub wycieczkę do Zaleszczyk.

Wyjazd z Warszawy nastąpi koleją dnia 21 października wieczór, powrót dnia 25 października rano.

Przewidziany jest wyjazd autobusami do Rumunji, oraz dancing-bridge w Zaleszczykach.

Cena uczestnictwa zł. 85.— łącznie z biletem kolejowym, hotelem i utrzymaniem i wycieczką do Rumunji.

Zgłoszenia przyjmuje Polski Touring Klub, Warszawa, ul. Kredytowa 5.

KOMUNIKAT DELEGATURY POZNAŃSKIEJ

W sobotę dnia 30 września r. b. Polski Touring Klub zorganizował pod każdym względem udaną imprezę t. z. „Nocną Jazdę Patrolową". Do zawodów dopuszczono 18 samochodów odpowiadających warunkom konkursu.

Wieczorem o godz. 21 zaczęły się zjeżdżać z wszystkich stron samochody i zawodnicy, tak, że ulica przed „Adrią" była zapełniona pojazdami i widzami. Punktualnie o godz. 22 stanęli zawodnicy u startu i ruszali co 3 minuty na wyznaczoną trasę. Trasa była w dwóch kierunkach a m. na Kostrzyń, Środę, Kórnik, Śrem. Grabianowo, Mosinę do Poznania i odwrotnie.

Zawody miały charakter zasadniczo wojskowy, dla tego w powiecie śremskim współdziałało P. W. konne pod dowództwem p. hr. Kęszyckiego z Błociszewa. Na etapach ustawieni byli komisarze P. T. Klubu, którzy kontrolowali czas i wręczali dalsze rozkazy, oprócz stałych komisarzy były rozstawione patrole lotne i wojsko. Organizacja wywiązała się wzorowo z swego zadania, zaś impreza wywołała wszędzie wielkie i zrozumiałe zainteresowanie. Organizatorem była Komisja Sportowa P. T. Klubu pod dowództwem komandora radcy Wojew. Poznańskiego p. inż. Tramplera i p. Perkowskiego.

Całość organizacji powyższej imprezy świadczy najwymowniej o powadze Polskiego Touring Klubu, który cieszy się wielką popularnością na terenie Wielkopolski.

Wyniki:

p. Siciński na „Steyr" — 22 punkty, I nagroda,

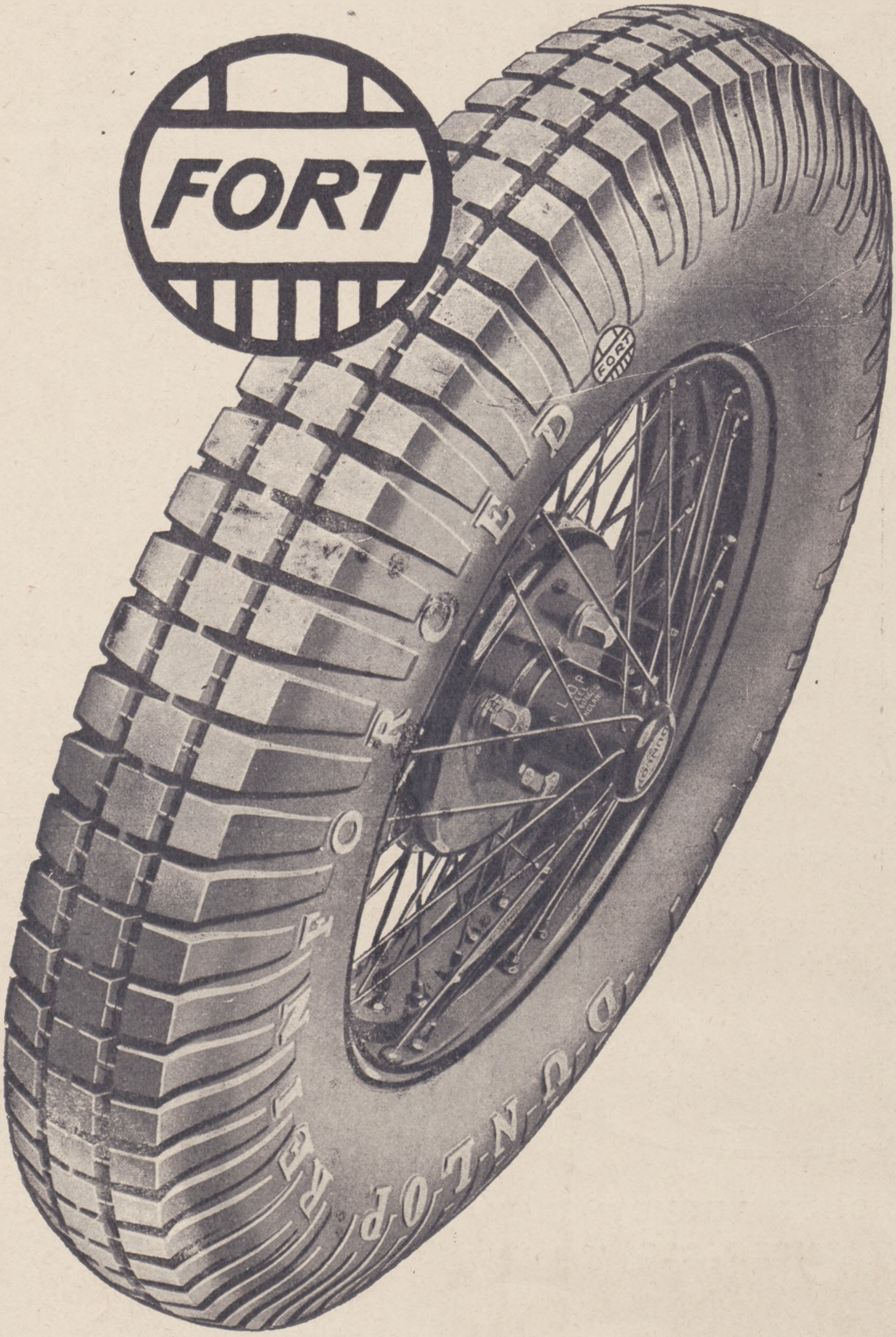
p. Landgraf na „Ford" — 18 punktów, II nagroda,

p. Klinksiek na „Fiat" — 16 punktów, III nagroda,

oprócz tego uzyskali plakiety: pp. Rowiński „Citroen", Howorka „Citroen", Krause „Sarolea", Dr. Boesche „Mercedes", Lewandowicz „Chevrolet", Bremer „Fiat", Domagalski „Tatra", Sporny „Fiat", Pawłowski „Praga", Wiśniewski „Chevrolet". Oprócz nagród otrzymają wszyscy zawodnicy piękną plakietę pamiątkową.

Rozdanie nagród odbyło się w poniedziałek dnia 9 października o godz. 20-tej w lokalach P. T. Klubu pl. Wolności „Adria".

Jak się dowiadujemy od delegata okręgowego p. Czarneckiego, P. T. Klub. urządza znów w najbliższym czasie wielką imprezę t. z. „Pogoń za lisem". Bliższych informacyj udzieli sekretarjat P. T. Klubu.



DUNLOP

Redaktor: **Kaz. M. Kalczyński** Druk. Galewski i Dau, Warszawa Wydawca: **Polski Touring Klub**